

BULLETIN III/2008

Editorial

Mit der Generalversammlung 2008 ist die dreijährige Amtszeit von Präsident Bernd Menzinger (CH) zu Ende gegangen. Sie war von verschiedenen organisatorischen Veränderungen geprägt, welche die UECC flexibler und schlagkräftiger machen sollen. So wurde insbesondere beschlossen, dass die Arbeitsgruppen künftig selbst Resolutionen und Stellungnahmen im Rahmen der vom Vorstand vorgegebenen Grundpositionen verabschieden können, womit die UECC schneller auf aktuelle Entwicklungen reagieren kann.

Innerhalb der Arbeitsgruppen sind neu Themenverantwortliche bestimmt worden, welche die für die UECC wesentlichsten Verkehrsfragen verfolgen und Interventionen vorbereiten. Damit wird das Potenzial der Spezialisten aus den über 70 Mitglieds-kammern besser genutzt und die Arbeitskapazität verbreitert. Und schliesslich

wurde mit der neuen Namensgebung "Union der europäischen Industrie- und Handelskammern für Verkehrsfragen" der klare Fokus der Arbeit der UECC auch nach aussen deutlich gemacht. Die UECC dankt Bernd Menzinger herzlich für sein grosses Engagement und seine dynamische Verbandsführung.

Als neuer Präsident wurde der Frankfurter Speditionslogistiker Michael G. König, Vizepräsident der IHK Frankfurt und bisheriger Sprecher der deutschen Landesgruppe in der UECC, gewählt. Seine Erfahrungen als geschäftsführender Gesellschafter einer Logistikunternehmung werden der UECC bei ihrem Einsatz für eine leistungsfähige und an den Bedürfnissen der Wirtschaft ausgerichtete europäische Verkehrspolitik wertvolle Impulse geben!

Dr. Rainer Füeg
Generalsekretär

Aus dem Inhalt

	Seite
Jahresbericht 2007/2008	2
Neuer Präsident der UECC	2
Reaktionen auf Resolutionen der UECC	3
LKW-Maut wird durch die Anlastung externer Kosten teurer	3
EU-Kommission prüft neue Massnahmen gegen Schienenlärm	4
Functional Airspaceblock Central Europe	4
Alpentransitbörse: Ein Schritt nach dem anderen	4
Grundzüge der schweizerischen Verkehrspolitik	5
Terminkalender 2008/2009	6

September 2008

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

Jahresbericht 2007/2008

Arbeitsschwerpunkte

Der Vorstand der UECC traf sich im Laufe des Jahres 2008 zu drei Sitzungen in Straubing (D), Stuttgart (D) und Basel (CH). Er beschäftigte sich intensiv mit Fragen der internen Organisation sowie der Verstärkung der Aussenwirkung, wobei eine Reihe neuer Abläufe und Kompetenzen festgelegt wurden.

Bezüglich der Verkehrsthemen in Europa standen im Mittelpunkt der Donauausbau in Straubing/Vilshofen, das Fahrverbot im Inntal, die neue EU-Richtlinie über die Luftqualität sowie der Ausbau der (nördlichen) Zulaufstrecken zu den Alpentransversalen. Die UECC nahm an einem Hearing mit der EU-Koordinatorin in Straubing teil und brachte dort ihre Argumente für den Donauausbau direkt vor. Der Vorsitzende der österreichischen Landesgruppe und der Präsident setzten sich bei verschiedenen Stellen in Brüssel für den Erlass einer einstweiligen Verfügung gegen das sektorale Fahrverbot im Inntal ein.

Anlässlich der Vorstandssitzungen und der Generalversammlung wurden zu den oben genannten Themen vier Resolutionen verabschiedet. Daneben äusserte sich die UECC in Stellungnahmen und Briefen an nationale und EU-Behörden zum Grünbuch Stadtverkehr, zum Ausbau des TGV Rhin-Rhône, zum deutschen Masterplan Güterverkehr, zur Finanzierung der TEN-Projekte und zum Thema "Sicherheit in der Lieferkette".

Öffentlichkeitsarbeit

Zur Darstellung der UECC und ihrer Strukturen und Arbeitsschwerpunkte wurde ein neuer englischsprachiger Flyer konzipiert, welcher sich inhaltlich und gestalterisch an die im Vorjahr überarbeitete Website der UECC anlehnt.

Neuer Präsident der UECC



Michael G. König

An der Generalversammlung in Basel wurde der Frankfurter Logistikunternehmer Michael G. König zum neuen Präsidenten gewählt. Er löste turnusgemäss Dr. Bernd Menzinger

Im Zusammenhang mit der beschlossenen neuen Ausrichtung wurde die Medienarbeit – insbesondere gegenüber den Fachmedien – verstärkt und beschlossen, dass jede Landesgruppe einen Medienverantwortlichen bezeichnet. Ein erster Versuch mit der Publikation einer Agenturnachricht zum Projekt Stuttgart 21 anlässlich der Vorstandssitzung in Stuttgart erwies sich dabei als sehr erfolgreich.

Personelles

Die Herren C. de Graaff (NL), A. Müller (A) und J. Küttel (CH) traten im Laufe des Jahres, rsp. auf die Generalversammlung hin als Vorstandsmitglieder zurück. Neu gewählt wurden die Herren D.A. van der Plas (NL), M. Tromp (CH) und Ch. Moser (A).

Mitgliederbestand, Mitgliederkontakte

Die Reorganisation der Kammerlandschaft in den Niederlanden führte während einiger Zeit zu Unsicherheiten bezüglich Vertretung in der UECC. Auf den 1. August 2008 wechselte dann die Federführung für die niederländische Gruppe von der KvK Rotterdam zur KvK Centraal Gelderland, und die Zahl der Mitgliedskammern beläuft sich dank dem Beitritt des Niederländischen Vereins der Handelskammern (KvK-NL) auf 10 Kammern. Die UECC besteht demnach per 1.1.2009 aus 69 Mitgliedern und 5 korrespondierenden Kammern.

Finanzen

Die Rechnung der UECC für das Jahr 2007 schliesst mit einem Überschuss von 464.46 € ab. Gegenüber dem Vorjahr ergaben sich keine grösseren Veränderungen.

(CH) ab, welcher die UECC seit 2005 geführt hat.

Michael G. König ist zugleich Vizepräsident der IHK Frankfurt am Main und Vorsitzender des Speditions- und Logistikverbandes Hessen/Rheinland-Pfalz e.V.

Reaktionen auf Resolutionen der UECC

Nördliche Zulaufstrecken zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT – Wisenbergtunnel

In seiner Antwort auf den Brief der UECC hat der Schweizer Bundesrat Moritz Leuenberger darauf hingewiesen, dass die Planung zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten nicht nur auf der Ost-West-Achse sondern auch auf der Nord-Süd-Achse vorsieht. Gemäss heutigen Güterverkehrsprognosen werde aber ein weiterer Juradurchstich bis 2030 nicht benötigt. Hingegen sind Investitionen im Raum Basel geplant. Mit ZEB 2 wird der längerfristige Ausbau des Schienennetzes untersucht und erneut geprüft, ob dann Bedarf auch für einen neuen Juradurchstich/Wisenbergtunnel besteht. Für weitere Ausbauten muss auch die Finanzierung gesichert sein. In den kommenden Jahren soll eine Vernehmlassung zur ZEB 2 durchgeführt werden.

Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftqualität und saubere Luft für Europa

Dr. Reinhold Görgen vom deutschen Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat in seiner Antwort auf die Stellungnahme der UECC mitgeteilt, dass die Arbeiten zur Umsetzung der Richtlinie in deutsches Recht bereits begonnen haben. Im Herbst 2008 soll ein erster Verordnungsentwurf vorliegen. Gemäss Stefan Moser von der Generaldirektion Umwelt der Europäischen Kommission wird ein Vorschlag zur Umsetzung des Artikels 20 der Richtlinie so bald

als möglich den Mitgliedstaaten zur Stellungnahme vorgelegt. Das Dokument soll 2009 veröffentlicht werden.

LKW-Verkehrsverbot im Inntal

Andreas Krautscheid, Minister für Bundesangelegenheiten, Europa und Medien des Landes Nordrhein-Westfalen, hat sich für die Bemühungen der UECC in dieser Frage bedankt. An der Verkehrsministerkonferenz der deutschen Bundesländer vom 16./17. April 2008 haben Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Bayern, Saarland und Thüringen festgehalten, dass sektorale Fahrverbote mit dem Grundsatz des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs nicht vereinbar sind. Die Bundesregierung wurde aufgefordert, sich auf europäischer Ebene weiter gegen derartige Fahrverbote zu wenden und auf die Durchführung von Vertragsverletzungsverfahren zu drängen.

Frau Ruth Hieronymi, Mitglied des Europäischen Parlaments, teilt die Auffassung der UECC und hat sich in diesem Sinn auch an den Vizepräsidenten der Europäischen Kommission, Herrn Günter Verheugen, gewandt.

Bei einem Besuch bei Ghyslaine Guisolphe von der Generaldirektion Unternehmen und Industrie der Europäischen Kommission in Brüssel haben UECC-Präsident Menzinger und Harald Bollmann auf die europäische Tragweite des Problems hingewiesen. Ähnliche Verbote in anderen Regionen müssen unbedingt verhindert werden. Das sektorale Fahrverbot wird wahrscheinlich noch im Oktober von der Europäischen Kommission behandelt.

LKW-Maut wird durch die Anlastung externer Kosten teurer

Im Sommer 2008 wurde die überarbeitete Wegekostenrichtlinie (Eurovignette) einem breiteren Publikum vorgestellt. Neu werden auch die externen Kosten den LKW angerechnet. Aufschläge für Luftverschmutzung betragen zwischen 2 Cent/km für LKW der Klasse Euro 5 in ländlichen Gebieten und 16 Cent/km für LKW der Klasse Euro 0 in Ballungszentren.

Die Lärmkosten schwanken zwischen 0.13 Cent (tagsüber) und 2 Cent (nachts). Für Staukosten sind Aufschläge bis zu 65 Cent möglich. Die Richtlinie ist nur für die Mitgliedsstaaten verbindlich, welche sich für die Einführung einer entfernungsunabhängigen Maut entscheiden oder schon entschieden haben.

EU Kommission prüft neue Massnahmen gegen Schienenlärm

In einem Entwurf schlägt die Europäische Kommission vor, lärmabhängige Trassenpreise zunächst in Form eines Bonus-systems zu berechnen. Später soll auf ein Bonus-Malus System umgestellt werden. Demnach würden für leise laufende

Güterwagen niedrigere Trassenpreise erhoben, während für herkömmliche Waggons ein Zuschlag fällig wäre. Die Neuregelung soll im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Richtlinie 2001/14/EG eingeführt werden.

Functional Airspaceblock Central Europe (FAB CE)

Die EU Initiative für einen gemeinsamen europäischen Luftraum "Single European Sky" sieht eine Reduzierung der über 60 Kontrollzonen in Europa zu einigen wenigen Luftraumblocks (Functional Airspace-blocks) vor. Routen sollen dabei unabhängig von Staatsgrenzen optimiert und der Kerosinverbrauch und damit die CO2 Emissionen deutlich reduziert werden. Insgesamt wird der Flugverkehr in Europa dadurch wirtschaftlicher, effizienter und umweltfreundlicher.

Anlässlich einer Verkehrsministerkonferenz im Juni 2008 haben Österreich, die Tschechische Republik, die Slowakei, Ungarn, Slowenien, Kroatien und Bosnien-Herzegowina den politischen Auftrag erteilt, einen gemeinsamen Luftraumblock zu implementieren. Als österreichischer Air

Navigation Service Provider hat Austro Control operativ eine führende Rolle übernommen.

Im Rahmen von FAB CE sollen Sektoren nach Verkehrsfluss mit einer grösstmöglichen Routenverkürzung festgelegt werden. Eine gemeinsame Preisgestaltung, das gemeinsame Management der Ausbildung und eine optimale Nutzung von betrieblichen und infrastrukturellen Einrichtungen sind weitere Vorteile des Projekts.

Mit der Umsetzung wird noch 2008 begonnen, eine vorläufige operationelle Inbetriebnahme soll bis 2010 erfolgen. Weitere Informationen finden Sie unter www.fab-europe-central.eu.

Alpentransitbörse: ein Schritt nach dem anderen

Am 18. September 2008 hat der Schweizer Nationalrat, die grosse Kammer des Parlaments, im neuen Verkehrsverlagerungsgesetz den Grundstein für die Einführung der Alpentransitbörse gelegt. Er erteilt der Schweizer Regierung den Auftrag, mit der Europäischen Union eine Alpentransitbörse auszuhandeln. Das Ziel,

die Anzahl der alpenquerenden Lastwagen-Transitfahrten auf Schweizer Strassen auf 650'000 pro Jahr zu verringern, wird allerdings bis voraussichtlich 2019, zwei Jahre nach der geplanten Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels, hinausgeschoben.

So funktioniert die Börse

Pro Jahr wird eine Obergrenze für die Anzahl der alpenquerenden Lastwagen-Fahrten festgelegt, entsprechende Transitrechte werden dann versteigert. Die Transporteure können diese Transitrechte im freien Handel kaufen oder verkaufen. Um einen Ausweichverkehr durch die Nachbarländer zu vermeiden, soll die Alpentransitbörse möglichst im ganzen Alpenraum koordiniert eingeführt werden. Für den Lokal- und Kurzstreckenverkehr sollen spezielle Regelungen gesucht werden.

Mittlerweile interessiert sich auch die Europäische Union für das Modell. Auf Initiative von Bundesrat Moritz Leuenberger haben die Verkehrsminister der Alpenländer und die EU-Kommission eine internationale Studie zu einer Alpentransitbörse in Auftrag gegeben, deren Resultate bis Ende 2008 vorliegen sollen.

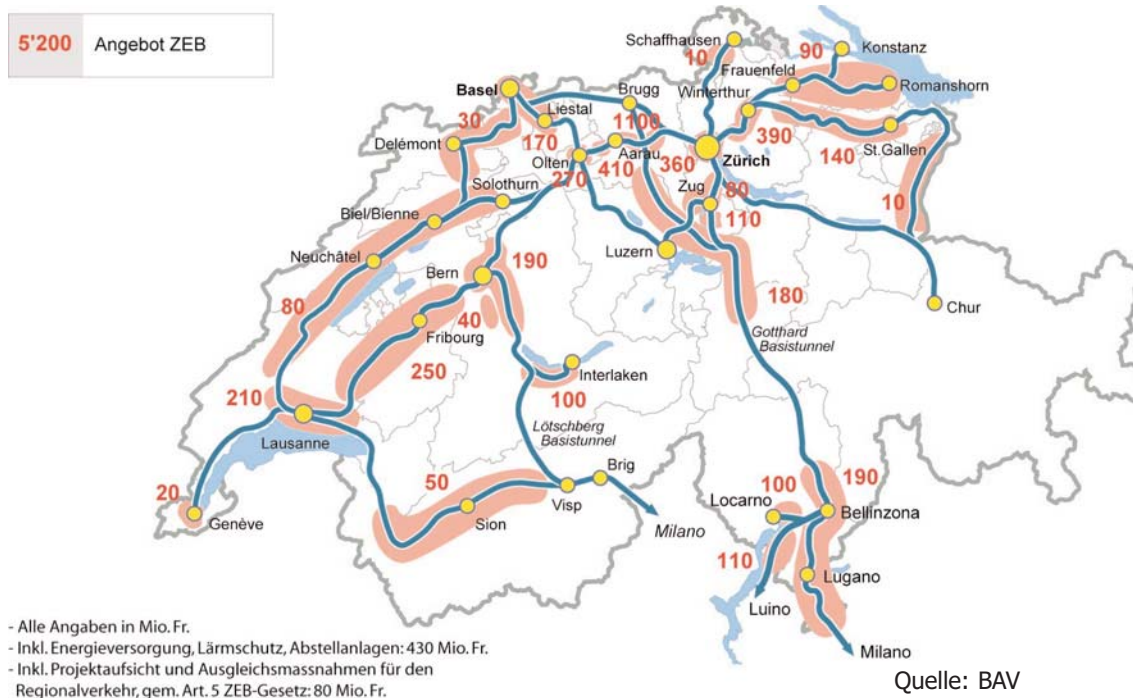
Grundzüge der schweizerischen Verkehrspolitik

An der Generalversammlung der UECC vom 25. September 2008 in Basel stellte Dr. Jürg Marti, Vizedirektor des Bundesamts für Verkehr (BAV), die Grundzüge der schweizerischen Verkehrspolitik vor.

Durch Verbesserung der rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen und der Infrastruktur soll die Qualität, die Produktivität und die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs laufend gesteigert werden. Zudem wird die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene gefördert und die dafür notwendigen Massnahmen realisiert. Beim Personenverkehr rechnet man in der Schweiz mit einem Zuwachs von 24% bis 2030, der Güterverkehr soll sogar um 54% zunehmen.

Im Zentrum der Langzeitstrategie für den öffentlichen Verkehr stehen neben der Bahnreform vor allem die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und verschiedene Infrastrukturprojekte, welche in den nächsten 20 Jahren realisiert werden sollen. Zu den Grossprojekten zählen die Neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT (10.6 Mia. EUR) die Bahn 2000 (3.8 Mia EUR), die Lärmsanierung des Rollmaterials und des Eisenbahnnetzes (1.5 Mia EUR) sowie der Anschluss der Schweiz an das europäische Hochleistungsbahnnetz (TGV und ICE, 700 Mio EUR). Die "Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)" soll bis 2030 weitere wesentliche Verbesserungen im Angebot bringen. Dafür sind Investitionen von 2-3 Milliarden Euro vorgesehen.

ZEB: Geplante Investitionen



Neue Eisenbahn-Alpentransversale

Der im Juni 2007 eröffnete, 34.7 km lange Lötschbergtunnel übertrifft jetzt schon die Erwartungen: täglich passieren rund 40 Personen- und 80 Güterzüge den Tunnel. Drei Millionen Passagiere wurden im Zeitraum von drei Monaten befördert, 30% mehr Reisende als erwartet.

Vom 57 km langen Gotthard-Basistunnel sind über 70% bereits ausgebrochen, der Tunnel soll 2017 fertiggestellt sein. Ihm soll 2019 der Ceneri Basistunnel folgen.

Anschlüsse an die HGV-Netze

im Norden und Osten: Die Kapazitäten der Oberrheinstrecke Offenburg-Basel sollen auf deutschem und schweizerischen Gebiet aufeinander abgestimmt und erweitert werden, die Strecke Karlsruhe-Offenburg befindet sich bereits im Ausbau. Auf der Strecke Stuttgart-Zürich sind verschiedene Varianten in Prüfung. Längerfristig wird eine Fahrzeit von 2.15 Stunden angestrebt. Richtung München wird die geplante Elektrifizierung der Strecke, der geplanten

te Durchgangsbahnhof in Lindau und die Umstellung auf Neigetechnik die Fahrzeit deutlich verkürzen.

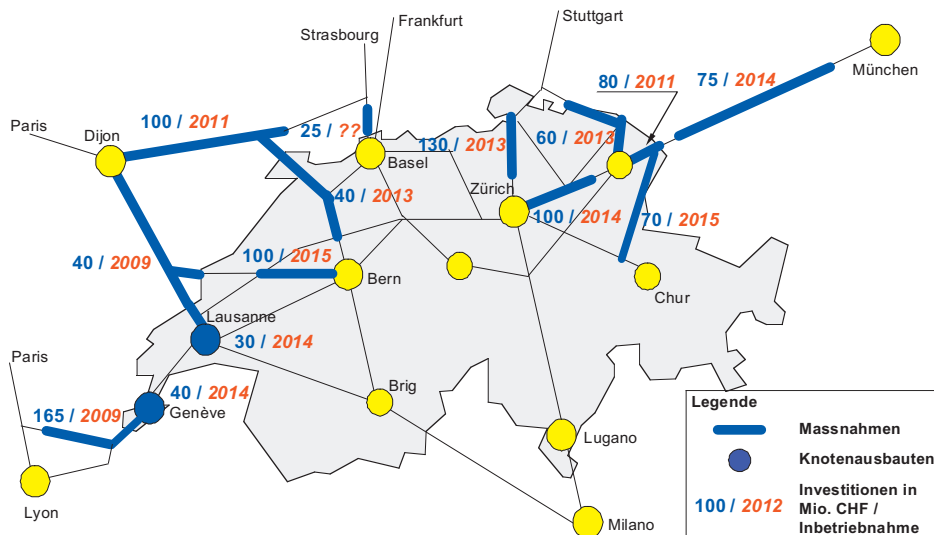
Im Süden: Kurzfristig soll eine Verbindung von Mendrisio aus das Verkehrspotenzial im Dreieck Lugano/Como/Varese sowie den neuen Mailänder Flughafen Malpensa erschliessen. Längerfristig steht die Fort-

setzung der Gotthard-Basislinie von Lugano nach Mailand zur Diskussion.

Im Westen: Im französischen Haut-Bugey soll die Regionallinie in der Nähe der TGV Strecke Lyon-Paris modernisiert werden, um die Fahrzeit zwischen Genf und Paris um 25 Minuten auf drei Stunden zu verkürzen.

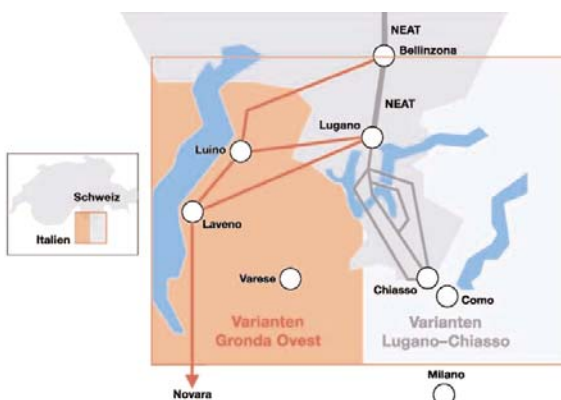
Geplante HGV-Anschlüsse mit den angestrebten Fahrzeiten

Quelle: BAV



Genf – Paris 3:30 / 3:10 / 2:30	Zürich – München 4:15 / 3:10 / 3:15
Genf – Lyon 1:50 / 1:50 / 1:15	Zürich – Stuttgart 2:45 / 2:25 / 2:15
Lausanne – Paris 3:50 / 3:30 / 3:00	Zürich – Ulm 3:40 / 3:10 / 2:50
Bern – Neuchâtel – Paris 4:50 / 4:10 / 3:30	Basel – Frankfurt 2:50 / 2:40 / 2:15
Basel – Paris 4:30 / 3:20 / 2:50 ¹⁾	Heute, teils mit Neigezügen Ab 2015 mit HGV-A-Ausbauten Ziel gemäss Vereinbarung

1) TGV-Est bis Strasbourg



Quelle: BAV

Terminkalender 2008/2009

Vorstand:

15. Mai 2009
2. Oktober 2009

Frankreich
Österreich

Generalversammlung:

15. Mai 2009

Frankreich

Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten":

6./7. November 2008

Bozen (I)