

## BULLETIN III/2009

### Editorial

Die in verschiedenen europäischen Staaten angelaufenen Konjunkturprogramme befruchten unter anderem auch den Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur. Ironischerweise stehen dadurch im Jahre 2009 in einigen Staaten erstmals seit langem etwa so viele Mittel zur Verfügung, wie für den normalen Unterhalt eigentlich jedes Jahr gebraucht würden. Auf der anderen Seite hat die zusätzliche kurzfristige Nachfrage in einzelnen Regionen dazu geführt, dass die Strassenbauer keine freien Kapazitäten mehr haben, und dass dadurch die Preise steigen.

Mittelfristig sieht das Bild allerdings sehr viel unerfreulicher aus. In einigen europäischen Staaten ist zur Krisenbewältigung die ohnehin schon hohe Staatsverschuldung noch einmal massiv erhöht worden, und nahezu alle europäischen Staaten müssen kräftige Einbussen bei den Steuereinnahmen hinnehmen, welche so rasch nicht wieder

aufgeholt werden können. Das Resultat ist absehbar: Für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden die Mittel fehlen, was sich bei einer Erholung der Wirtschaft sofort wieder in Überlastungen der Verkehrswege, Staus und Verkehrszusammenbrüchen äussern wird.

Die Wirtschaft und ihre Organisationen müssen im härter werdenden Verteilungskampf um staatliche Mittel daher erst recht immer wieder aufzeigen, welche Bedeutung eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur für die wirtschaftliche Entwicklung Europas hat, ohne die kein Staatswesen die Mittel erhält, welche es für alle möglichen anderen Zwecke einsetzen will!

Dr. Rainer Füeg  
Generalsekretär

### Aus dem Inhalt

	Seite
Unabhängige Untersuchungen zum Donauausbau	2
Mandate für europäische TEN Koordinatoren verlängert	2
Neuer Aktionsplan der EU zur urbanen Mobilität	2
Frankreich will Anteil des Schienengüterverkehrs verdoppeln	3
Rückgang des Schweizer Bahngüterverkehrs im ersten Halbjahr 2009	3
Handelskammern fordern neue Autobahnbrücke nördlich von Basel	3
Deutschland stellt neue Mittel für Schienennetz bereit	4
Wasserkorridor Donau-Elbe-Oder	4
Terminkalender 2009/2010	4

### Oktober 2009

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](mailto:r.fueeg@uecc.org)

## **Unabhängige Untersuchungen zum Donauausbau**

Das deutsche Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat mit den Vorbereitungen für neue Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen begonnen. Dazu wurde eine Monitoring-Gruppe gebildet, welche die Studie aktiv begleiten wird. Walter Keilbart, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer für Niederbayern in Passau, wird die Interessen der UECC in dieser Gruppe, welcher sowohl Wirtschaftsverbände als auch Umweltschutzorganisationen angehören, vertreten.

Die Untersuchungen werden voraussichtlich 33 Millionen Euro kosten, wovon die Europäische Kommission 50 Prozent übernehmen wird. Die Studie soll Aufschluss darüber geben, ob für den Donau-Ausbau nur flussregelnde Massnahmen (z.B. mit Bühnen) oder auch der Bau von Wehren und Schleusen zweckmässig sind. Die Ergebnisse der Studie sollen zur Festlegung einer konkreten Ausbauvariante verwendet werden.

## **Mandate für europäische TEN Koordinatoren verlängert**

Die Europäische Kommission hat die Mandate der folgenden Koordinatoren erneuert:

- Laurens Jan Brinkhorst: Eisenbahnachse Lyon-Triest-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-ukrainische Grenze (Projekt Nr. 6)
- Pavel Telička: "Rail Baltica", Eisenbahnverbindung Warschau-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki (Projekt Nr. 27)
- Karel Vinck: Projekt ERTMS
- Karla Peijs: Binnenwasserstrasse Rhein/Maas-Main-Donau (Projekt Nr. 18) und Seine-Schelde-Kanal (Projekt Nr. 30)

- Luis Valente de Oliveira: Meeresautobahnen (Projekt Nr. 21).

Ausserdem wurde Carlo Secchi zum Koordinator für die Projekte Nr. 3 (Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse in Südwesteuropa) und Nr. 19 (Interoperabilität der Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetze auf der iberischen Halbinsel) ernannt. Die neuen Mandate gelten bis Juli 2013.

## **Neuer Aktionsplan der EU zur urbanen Mobilität**

Ende September 2009 hat die Europäische Kommission einen Aktionsplan zur urbanen Mobilität angenommen. Die angebotenen Instrumente sollen den lokalen, regionalen und nationalen Behörden helfen, ihre Ziele für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt zu erreichen. Der Plan umfasst unter anderem folgende Massnahmen:

- Unterstützung bei der Integration verschiedener Verkehrsnetze
- Verbesserte Verkehrsinformationen und ein stärkerer Schutz der Fahrgastrechte, verstärkter Informationsaustausch unter den beteiligten Regionen

- Förderung von umweltfreundlichen Fahrzeugtechnologien und alternativen Kraftstoffen
- Sondierung bestehender Finanzierungsmöglichkeiten, innovativer öffentlich-privater Partnerschaftsmodelle und etwaiger neuer Finanzierungslösungen
- Hilfe zur Verbesserung der Strassensicherheit.

Weitere Informationen zum Aktionsplan können unter [http://ec.europa.eu/transport/urban/urban\\_mobility/urban\\_mobility\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/urban_mobility_en.htm) abgerufen werden.

## **Frankreich will den Anteil des Schienengüterverkehrs verdoppeln**

Die staatliche französische Bahngesellschaft SNCF plant massive Investitionen in ihr Hochgeschwindigkeitsnetzwerk. Damit soll ihr Frachtgutverkehr bis 2013 aus den roten Zahlen kommen.

"Für einen ökologischen Gütertransport" lautet der Titel der Reformleitlinien, welche die SNCF Ende September veröffentlicht hat. Bis zu einer Umkehrung der Vorrangstellung gegenüber dem Schwerverkehr auf der Strasse ist der Weg aber noch weit. Bis 2015 soll dank massiver Investitionen ein Viertel der Güter per Bahn transportiert werden – heute sind es nur elf Prozent.

In den kommenden Jahren will die französische Regierung sieben Milliarden Euro in die Bahninfrastruktur investieren. Prioritär ist dabei der Bau von vier neuen und exklusiven Express-Schienenwegen für den Gütertrans-

port. Auf ihnen sollen bis 2020 täglich fünfzig Bahn-Shuttles rollen, welche den Transportkapazitäten von 500'000 Lastwagen entsprechen. Die Zusammenarbeit der Bahn mit den Meereshäfen und der Binnenschifffahrt soll ebenfalls verbessert werden.

Die Technologie des TGV, die sich im Personenverkehr bewährt hat, soll dem Schienengütertransport zugute kommen. Vorrangiges Ziel bleibt aber, bis 2013 aus der Verlustzone zu kommen. Seit 2003 hat die SNCF im Güterverkehr drei Milliarden Euro Defizit akkumuliert, im laufenden Jahr könnte der Verlust um weitere 600 Millionen zunehmen.

Mit ihren neuen Plänen will sich die SNCF gegenüber ihrem wichtigsten europäischen Konkurrenten, der Deutschen Bahn, behaupten und ihre Position im grenzüberschreitenden Gütertransport mit Nachbarländern wie der Schweiz ausbauen.

## **Rückgang des Schweizer Bahngüterverkehrs im ersten Halbjahr 2009**

Wegen der Konjunkturkrise ging die Zahl der Lastwagen im alpenquerenden Verkehr von 768'000 (1. Halbjahr 2008) auf 659'800 (1. Halbjahr 2009) zurück, das ist der tiefste Stand seit zehn Jahren.

Der Gütertransport auf der Schiene ist ebenfalls stark rückläufig; in der Schweiz lag der Marktanteil der Schiene im alpenquerenden Verkehr im ersten Semester 2009 bei 61 Prozent und damit klar tiefer als ein Jahr zuvor (63.9 Prozent). Zum Vergleich: 1990 war die Bahn noch für gut 80 Prozent des gesamten Güterverkehrs verantwortlich.

Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 2009 rund 16.9 Millionen Nettotonnen Güter durch die Schweiz transportiert. Das entspricht einem Rückgang von einem Fünftel auf das Niveau des Jahres 2003. Bei der Schiene war der Rückgang mit 24.2 Prozent wesentlich höher als auf der Strasse (-14.2 Prozent). Als einer der Gründe für diese Entwicklung wird der verschärfte Preiskampf unter Strassentransporturen genannt. Dazu kommt, dass Rohstoffe, Maschinenteile oder Automobile, welche vermehrt mit der Bahn befördert werden, von der Wirtschaftskrise besonders stark betroffen sind.

## **Handelskammern fordern neue Autobahnbrücke nördlich von Basel**

An einem Verkehrssymposium in Freiburg im September 2009 haben sich die Industrie- und Handelskammern der Nordwestschweiz, des Elsass und Badens für den Bau einer neuen Autobahnbrücke bei Märkt, nördlich von Basel, ausgesprochen.

Damit könnte die französische Autobahn A35 mit den deutschen Autobahnen A5 (Basel-Karlsruhe) und A98 (Binzen-Lörrach-Rheinfel-

den) verbunden und die Erreichbarkeit des EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg verbessert werden.

Die Realisierung des Projekts gestaltet sich jedoch als schwierig, unter anderem auch wegen ökologischer Bedenken. Die Planungsarbeiten werden wohl erst 2016 beginnen.

## **Deutschland stellt neue Mittel für Schienennetz bereit**

Im Rahmen des Konjunkturprogramms will das deutsche Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 517 Millionen Euro in die Beseitigung von Engpässen im deutschen Schienennetz investieren. Insgesamt sollen achtzehn wichtige Schienenverbindungen und Terminals schneller modernisiert oder ausgebaut werden. An vielen Strecken wird bereits gearbeitet.

Die grössten Summen werden für den bereits begonnenen Neu- und Ausbau der Strecke Halle/Leipzig-Erfurt-Nürnberg (123 Millionen Euro) und den Ausbau der Verbindung Berlin-Cottbus (120 Millionen Euro) verwendet.

In die Strecke Mainz-Nürnberg sollen weitere 10 Millionen Euro investiert werden.

Insgesamt fließen gut 1.3 Milliarden Euro aus den Konjunkturpaketen der Bundesregierung in den Schienenverkehr. Neben den Strecken und Terminals investiert der Bund 300 Millionen Euro in die Modernisierung der Bahnhöfe und fördert das Sicherheits- und Leitsystem ETCS. Durch diese Massnahmen soll die Auslastung der Korridore erhöht und der Lärmschutz verbessert werden. Ausserdem fließen 200 Millionen Euro in Regionalnetze, Bahnanlagen und andere innovative Techniken. Alle Investitionen sollen bis Ende 2011 abgeschlossen sein.

## **Wasserkorridor Donau-Oder-Elbe**

Die Tschechische Republik hat die Grundlinien zur weiteren Entwicklung der Binnenwasserstrassen festgelegt. Dazu gehört auch der Bauplan einer Wasserstrasse Donau-Waag-Oder.

Ein Vorschlag für eine Regierungserklärung bezüglich der Wasserstrasse Donau-Oder-Elbe soll bis 31. Dezember 2009 vorliegen.

Der Tschechische Verkehrsminister wurde ebenfalls beauftragt, den internationalen Bedarf und mögliche Investitionen für diesen Korridor mit den Nachbarstaaten (Polen, Österreich, Slowakei, Deutschland) und der Europäischen Kommission zu erläutern. Eine erste Bilanz dieser Gespräche soll Ende nächsten Jahres gezogen werden.

### **Terminkalender 2009/2010**

#### **Vorstand**

März 2010

Brüssel (B)

1. Oktober 2010

offen

#### **Arbeitsgruppe**

29./30. Oktober 2009

Mulhouse (F)

#### **Generalversammlung 2010**

März 2010

Brüssel (B)