

## **BULLETIN IV/2008**

### **Editorial**

*Ein Jahr geht zu Ende, das uns wohl noch lange in Erinnerung bleiben wird. Das erste Halbjahr entwickelte sich für die europäische Wirtschaft – mit Ausnahme einiger Banken – durchaus zufriedenstellend, die Verkehrswirtschaft erfreute sich einer hohen Nachfrage. Einzig die massiv steigenden Treibstoffkosten und die ungenügende Verkehrsinfrastruktur machten ihr zu schaffen.*

*Das Platzen der amerikanischen Schuldenblase führte dann allerdings in der ganzen Welt in kürzester Zeit zu einer Rezession, welche die europäische Wirtschaft im nächsten Jahr noch wesentlich stärker belasten wird.*

*Falls die europäischen Konjunkturprogramme auch dazu genutzt werden, längst überfällige Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht auszubauen, könnte zumindest mittelfristig aus der aktuellen unerfreulichen Situation etwas Positives gewonnen werden.*

*In diesem Sinne wünsche ich Ihnen allen ein gutes und erfreuliches 2009.*

*Michael G. König  
Präsident*

### **Aus dem Inhalt**

### **Seite**

<i>UECC lehnt LKW-Überholverbot auf zweispurigen Autobahnen ab</i>	<i>2</i>
<i>Vorübergehende Lockerung des LKW-Fahrverbots im Inntal</i>	<i>2</i>
<i>Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"</i>	<i>3</i>
<i>Neues Vorstandsmitglied der UECC</i>	<i>4</i>
<i>Fahrverbote für LKW in Tschechien</i>	<i>4</i>
<i>Deutschland investiert in Seehafenverbindungen</i>	<i>4</i>
<i>Terminkalender 2009</i>	<i>4</i>

### **Dezember 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](mailto:r.fueeg@uecc.org)**

## **UECC spricht sich gegen ein LKW-Überholverbot auf zweispurigen Autobahnen aus**

Im November 2008 hat die UECC in einem Brief an die EU-Parlamentarier gegen ein Überholverbot für LKW auf zweispurigen Autobahnen Stellung genommen:

Für die UECC geniesst die Verkehrssicherheit höchste Priorität. Sie hat sich stets für die Errichtung und den Ausbau von Autobahnen und Schnellstrassen eingesetzt, da allen Untersuchungen zufolge eine hindernisfreie Verkehrsführung das höchste Sicherheitsniveau im Strassenverkehr aufweist.

Der Zweck des hochrangigen Strassennetzes in Europa ist jedoch auch die zügige Bewältigung eines grossen Verkehrsaufkommens. Einschränkungen, welche die Kapazität dieser nicht nur regional sondern auch überregional und grenzüberschreitend wichtigen Infrastruktur verringern, sind daher aus prinzipiellen Gründen hintanzuhalten.

Die UECC fordert, dass die schriftliche Erklärung des Europäischen Parlaments zum LKW-Überholverbot auf zweispurigen Autobahnen, initiiert von MdEP Andreas Mölzer, nicht unterschrieben und daher auch nicht umgesetzt wird. Begründet wird diese Forderung wie folgt:

- Ein generelles LKW-Überholverbot auf zweispurigen Autobahnen begünstigt die Kolonnenbildung auf beiden Spuren (rechts LKW, links PKW und Busse) mit einer relativ niedrigen Durchschnittsgeschwindigkeit, was zu einer Kapazitätsverringering der Infrastruktur Autobahn führt.
- Der Langsamste in der Kolonne gibt die jeweilige Durchschnittsgeschwindigkeit vor. Damit ist am Kolonnenende in der Übergangzone zwischen noch schnellfliessendem Verkehr und langsamer Kolonnenfahrt ein erhöhtes Unfallrisiko gegeben.

- Kolonnenfahrten bedeuten in der Regel ein Unterschreiten des Sicherheitsabstandes, erhöhte Aggressivität und dadurch verursachte plötzliche Reaktionen der Verkehrsteilnehmer sowie verringerte Aufmerksamkeit bei den Fahrzeuglenkern – alles Aspekte, die gegen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die vorgeschlagene Massnahme sprechen.
- Reduzierte Kapazitäten der Infrastruktur Autobahn sind gleichbedeutend mit längeren Fahrzeiten und reduzierter Effizienz des Strassentransportwesens. Das selbe Transportvolumen muss mit mehr Fahrzeugen transportiert werden, um es rechtzeitig zum Ablieferungspunkt zu bringen.  
Dies bedeutet auch höhere Transportpreise, welche für die gesamte Volkswirtschaft eine inflationäre Wirkung haben werden.
- Generelle Massnahmen, wie das vorgeschlagene Überholverbot, haben ausserdem eine sehr geringe Akzeptanz bei den Fahrzeuglenkern. Punktuell gesetzte Massnahmen, insbesondere mit zeitlicher Staffelung, geniessen dagegen einen erhöhten Aufmerksamkeitswert und werden exakter befolgt. In Zeiten von geringerem Verkehrsaufkommen (z.B. in der Nacht) scheint ein Überholverbot wenig sinnvoll. Die UECC schlägt flexible Verkehrsbeeinflussungsanlagen als bessere Lösung vor.
- Rückstände im Ausbau der Autobahninfrastruktur können nicht durch generelle LKW-Überholverbote kompensiert werden. Die Antwort kann nur in einem zügigen Ausbau der zweispurigen Autobahnen auf zumindest drei Fahrspuren bestehen.

## **Vorübergehende Lockerung des LKW-Fahrverbots im Inntal**

Mit Verordnung vom 13. November 2008 hat die Tiroler Landesregierung das sektorale Fahrverbot abgeändert. Es gilt auf der A 12 jetzt nur noch zwischen dem jeweiligen Gemeindegebiet von Langkampfen und Ampass. Damit ist die Strecke Zirl-

Ampass vom Verbot ausgenommen worden. Ab 1. Januar 2011 wird die Fahrverbotszone auf die Strecke zwischen Ampass und Zirl wieder ausdehnt. Die bisher bekannte Liste der Verbotsgüter tritt unvermindert am 1. Januar 2009 in Kraft.

## **Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"**

Geschäftsführer: Dr. Hans-Jürgen Reichardt, IHK Region Stuttgart, Postfach 102444, D-70020 Stuttgart  
Tel. 0049 711 2005-280 Fax 0049 711 2005-429  
e-mail: hans-juergen.reichardt@stuttgart.ihk.de

An ihrer Sitzung vom 7. November 2008 in Bozen hat die Arbeitsgruppe auch folgende Resolutionen verabschiedet:

### **Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, KOM(2008)436**

Die Europäische Kommission hat im Rahmen des am 7. Juli 2008 vorgestellten Massnahmenpaketes „Ökologisierung des Verkehrs“ unter anderem einen Vorschlag zur Änderung der sogenannten EU-Wegekosten-/Eurovignetten-Richtlinie vorgelegt. Diese Novelle soll in Zukunft eine stärkere Berücksichtigung externer Kosten des Strassengüterverkehrs durch Mautgebühren ermöglichen. In die Berechnung von LKW-Mauttarifen sollen demnach künftig die Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung, Lärmbelastigung und Verkehrsstaukosten einbezogen werden dürfen. Kosten für den Klimawandel/CO<sub>2</sub>-Emissionen und Unfall-(folge)kosten sollen auch in Zukunft nicht über Strassenbenutzungsentgelte abgegolten werden, da diese Kostenfaktoren durch andere Instrumente zielführender internalisiert werden können. Der Geltungsbereich der Richtlinie beschränkt sich weiterhin auf den Strassengüterverkehr. Die Möglichkeit zur Einhebung derartiger zusätzlicher Mautgebühren für externe Kosten wird den einzelnen Mitgliedstaaten frei gestellt. Die UECC fordert:

- Keine einseitige Belastung eines Verkehrsträgers – keine einseitige Belastung innerhalb eines Verkehrsträgers
- EU-weit einheitliche Regelungen zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen
- Externe Nutzen einbeziehen und bereits bezahlte Steuern und Abgaben berücksichtigen
- Keine Anlastung von Staukosten ausschliesslich an den Güterverkehr
- Exakte Festlegung der Berechnungsmethoden und Festsetzung von Höchst-

- grenzen für die einzelnen Kostenfaktoren
- Keine Ausweitung der Möglichkeit eines Maut-Aufschlages in Bergregionen
- Mittelverwendung für Strassenverkehrsinfrastruktur bzw. zur unmittelbaren Reduktion negativer Effekte

### **UECC fordert den zügigen Ausbau des TGV Rhein-Rhône**

Das Projekt der Hochgeschwindigkeitsverbindung/TGV/Rhein-Rhône wird von der UECC als massgebliches europäisches Strukturvorhaben betrachtet. Die UECC begrüsst deshalb die grossen Fortschritte des Projektes, insbesondere die Betriebsaufnahme des ersten Abschnittes des TGV Rhin-Rhône am 11. Dezember 2011 zwischen Auxon (bei Dijon) und Petit-Croix (bei Belfort).

Zur vollen Entfaltung der Potentiale des TGV (HGS) Rhein-Rhône bedarf es aus Sicht der UECC nun noch vordringlich des Abschlusses des Ost-Astes durch Fertigstellung seines 2. Abschnittes zwischen Mulhouse und Petit-Croix und eines 15 km langen Teilstückes östlich von Dijon. Nachher müssen dann noch die sogenannten Süd und West-Aste verwirklicht werden.

Der TGV (HGS) Rhein-Rhône ist im eigentlichen Sinne ein europäisches Projekt, insbesondere ein französisch-deutsches. Dieser Berufung wird man nur gerecht, wenn ab Betriebsaufnahme optimale Verknüpfungen zwischen Deutschland und Frankreich gewährleistet werden. Dafür sind zunächst drei deutschseitige Abfahrtspunkte denkbar: Frankfurt, Stuttgart und Freiburg.

Das Betriebskonzept des TGV (HGS) Rhein-Rhône soll bis Ende 2009 fertig gestellt werden. In diesem Zeitfenster sollten auch die wesentlichen französisch-deutschen Anbindungen an den TGV (HGS) Rhein-Rhône konzipiert werden, unabhängig vom künftigen Betreiber und vom künftigen Rollmaterial (TGV, ICE oder andere...).

Die wichtigsten Streckenarbeiten zur Befahrbarkeit durch Hochgeschwindigkeitszüge sollten bis 2011 ebenfalls abgeschlossen sein. Dies betrifft ganz besonders den Abschnitt (Freiburg)-Müllheim-Mulhouse, ein Schlüsselement der transeuropäischen Netze (TEN/RTE), der auf der TEN-

Liste der EU als prioritäres Projekt Nr. 24 ausgewiesen ist und der dringlich für die Kompatibilität mit Hochgeschwindigkeitsverkehren ertüchtigt werden muss. Zur Einhaltung dieser Ziele und Zeitvorgaben sind zwischenstaatliche Absprachen auf Regierungsebene in absehbarer Zeit unverzichtbar.

Die UECC fordert deshalb die deutsche und die französische Regierung, die DB AG und die SNCF mit Nachdruck auf, dafür zu sor-

gen, dass das Thema HGS Rhein-Rhône und insbesondere dessen deutsch-französische Verknüpfungen ab Frankfurt, Stuttgart und Freiburg in die Tagesordnung eines nächsten deutsch-französischen Gipfeltreffens aufgenommen wird.

Alle Resolutionen und Stellungnahmen finden Sie wie immer auf der Website der UECC ([www.uecc.org](http://www.uecc.org)).

### **Neues Vorstandsmitglied der UECC**

Die Schweizer Landesgruppe der UECC hat Herrn Roland Daettler, Handelskammer Genf, zum neuen Vorstandsmitglied gewählt.

Er ersetzt Herrn Josef Küttel, welcher an der letzten Generalversammlung im September 2008 zurückgetreten ist.

### **Fahrverbote für LKW in Tschechien**

Die tschechische Regierung hat ein ganzjähriges Fahrverbot für LKW am Freitag zwischen 15.00 und 18.00 Uhr und am Sonntag zwischen Mitternacht und 22.00 Uhr vorgeschlagen.

Verkehre der Landwirtschaft, technische Dienste und Bau sind von der Verordnung ausgenommen. Das neue Gesetz muss noch vom Parlament genehmigt werden.

### **Deutschland investiert in die Seehafenverbindungen**

Die deutsche Bundesregierung wird 2009 eine Milliarde Euro zusätzlich in die Verkehrsinfrastruktur investieren – insgesamt über 10 Milliarden Euro. Die Hafenverbindungen sollen dabei besonders berücksichtigt werden. Als Teil der Umsetzung des Masterplans Güterverkehr und Logistik wird in nächster Zeit ein nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen vorgelegt, welches dem enormen Umschlagswachstum in den Häfen Rechnung tragen und Ziele und Aufgaben für die beteiligten Akteure enthalten soll.

Die Europäische Union hat ausserdem bekanntgegeben, dass im Rahmen der TEN-Ausschreibung sogenannter Motorways of the Sea Projekte nun auch ein deutsch-schwedisches Vorhaben, nämlich die Kooperation der Häfen Sassnitz auf Rügen und Trelleborg, mit rund 10 Millionen Euro gefördert wird. Massgeblich dabei sind die geplante Entlastung der Strasse und die Nutzung umweltfreundlicher Transportmittel wie Schiff oder Eisenbahn.

#### **Terminkalender 2009**

##### **Vorstand:**

15. Mai 2009

Frankreich

2. Oktober 2009

Österreich

##### **Generalversammlung:**

15. Mai 2009

Frankreich

##### **Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten":**

23./24. April 2009

Bern (CH)