



UNION europäischer Industrie- und Handelskammern
Rhein, Rhone, Donau, Alpen

UNION européenne des chambres de commerce et d'industrie
Rhin, Rhône, Danube, Alpes

UNIE van Europese Kamers van Koophandel
Rijn, Rhône, Donau, Alpen

GENERALSEKRETARIAT
POSTFACH 225
CH-4010 BASEL
TEL.: 061 270 60 10
FAX : 061 270 60 05

Stellungnahme zum Weißbuch "Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft"

1. Allgemeines

Das Weißbuch der EU-Kommission zur Entwicklung des europäischen Verkehrs strebt an, das Wachstum des Verkehrs vom Wirtschaftswachstum zu entkoppeln. Mit den unter „Option C“ zusammengefassten Maßnahmen soll der als problematisch eingestufte Modal-Split verändert werden, indem der Anstieg des Straßen- und Luftverkehrs begrenzt und die Bahn und andere umweltfreundliche Verkehrsträger verstärkt unterstützt werden.

Die UECC – eine Vereinigung von mehr als 80 Industrie- und Handelskammern aus elf europäischen Ländern, die rund 2,5 Mio. Unternehmungen aus allen Branchen vertritt – steht dem Ziel der Entkoppelung äußerst skeptisch gegenüber. Die zunehmende internationale Arbeitsteilung, die globale Verflechtung und die Entwicklung der Sendungsstrukturen lassen eine gegenteilige Entwicklung erwarten. Auch das Verlagerungspotential von der Straße auf die Schiene ist – wie alle Fachleute feststellen – begrenzt. Davon ausgehend ist mit negativen Wohlfahrtseffekten zu rechnen, wenn mit administrativen Maßnahmen effizienten wirtschaftlichen Prozessen gegengesteuert werden soll.

Nach Ansicht der UECC wird bei Verfolgung dieser Strategie vor allem übersehen, dass Bahn und Binnenschiff ihre Systemvorteile beim Transport von Massengütern sowie beim Transport von Gütern über große Entfernungen haben. Nach Berechnungen der Europäischen Union werden allerdings 90 % aller Güter nur innerhalb einer Entfernung von 200 km befördert, eine Distanz, die im Allgemeinen für den Schienentransport zu kurz ist. Des weiteren handelt es sich gerade bei Massengütern um Güter mit stagnierender oder rückläufiger Aufkommensentwicklung, wodurch der Rückgang der

Marktanteile erklärlich ist. Dieser Güterstruktureffekt kann nicht mit dirigistischen Maßnahmen und Instrumenten der Verkehrslenkung beseitigt werden. Vielmehr kann eine nachhaltige, auf Dauer tragbare Entwicklung nur dadurch erreicht werden, dass die systemimmanenten Stärken aller Verkehrsträger gefördert werden und die Infrastrukturen für alle Verkehrsträger sowie die Schnittstellen zwischen ihnen leistungsfähig ausgebaut werden.

2. Strassenverkehr

So sehr zahlreiche vorgeschlagene Maßnahmen insbesondere gegenüber Straße und Schifffahrt zu begrüßen sind, so sehr müssen grundlegende Bedenken gegenüber der Unausgewogenheit der Politiken in Bezug auf die einzelnen Verkehrsträger geäußert werden. Zu bemängeln ist nach Ansicht der UECC insbesondere die gegenüber dem Straßen- aber auch dem Luftverkehr eingeschlagene Politik. Verschiedene Untersuchungen der Vergangenheit haben gezeigt, dass die Schiene in den kommenden zehn Jahren auch nicht annähernd jene Kapazitäten (und Qualitäten) anbieten kann, die den zu erwartenden Verkehrszuwachs in Europa aufnehmen, geschweige denn, den Transport über die Straße ersetzen könnten. Dies gilt insbesondere für den Güterverkehr mit den Beitrittsländern, der bis zum Jahr 2015 um 64 % steigen soll, davon allein zu 80 % auf der Straße. Gemäß einer Prognose des IFO-Instituts ist im Güterverkehr mit den ehemaligen Staatshandelsländern sogar mit einer Zunahme der Transportleistung um 190 % im Zeitraum von 1997 bis 2015 zu rechnen. Auch die Binnenschifffahrt kann aufgrund ihres beschränkten Netzes das Problem nicht lösen. Es ist unverständlich, dass die Straße beim Thema Infrastrukturausbau übergangen wird, dass die prekäre Situation auf wichtigen europäischen Transitachsen nicht als ebenso dringliches Problem anerkannt wird, wie die bestehenden Lücken im Schienenverkehr und keine Straßenprojekte in der Liste der prioritären Projekte aufscheinen.

In diesem Zusammenhang ist auf ein Zitat aus dem Pällmann-Bericht (September 2000) über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungen in Deutschland zu verweisen, die das Dilemma der Verkehrspolitik in Europa zum Ausdruck bringen: „Selbst wenn beispielsweise eine Verlagerung des mittleren Zuwachses der Güterverkehrsleistungen auf den Bundesfernstraßen innerhalb nur eines Jahres auf die Schiene erreicht werden könnte, würde dies in den Hauptverkehrskorridoren an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen; an den Verkehrsverhältnissen auf den Bundesstraßen würde dies wenig ändern.“

Der Bericht stellt in weiterer Folge fest:

1. „Die Vorstellung einer nachhaltigen Entlastung der Bundesfernstraßen durch Verkehrsverlagerungen auf Schienen- oder Binnenwasserwege ist mittelfristig unrealistisch.“
2. Eine Verringerung nachteiliger ökologischer Wirkungen des Automobilverkehrs ist wesentlich wirkungsvoller am System Straße selbst zu erreichen, als durch ordnungspolitische Eingriffe mit dem Ziel von Verkehrsverlagerungen.“

Diese Situationsbeurteilung ist nicht nur für die deutschen Verhältnisse gültig.

Die vorgeschlagenen tarifären Maßnahmen gegenüber der Straße (Schwerverkehrsabgaben, Mauten in sensiblen Gebieten, Mechanismen zur Preisüberwälzung auf die Verlagerer) sind zudem weitestgehend nur Maßnahmen, durch die die Transportleistung verteuert wird, ohne dass damit das angestrebte Verlagerungsziel erreicht werden kann. Der bewährte Grundsatz, wonach die erhobenen Gebühren sich an effektiven Kosten ausrichten müssen und der Grundsatz der Zweckbindung der Gebühren für die Finanzierung der nachgefragten Leistungen wird dabei ohne hinreichende Sicherheit für Qualitätsverbesserungen aufgegeben. Dies ist für die UECC nicht akzeptabel.

Der Grundsatz, „die derzeit dem Verkehrssystem auferlegten Steuern schrittweise durch Instrumente zu ersetzen, die die Infrastrukturkosten und die externen Kosten am wirksamsten internalisieren“, ist nach Ansicht der UECC im Prinzip richtig. Im vorliegenden Konzept werden jedoch willkürlich definierte externe Kosten für Unfälle, Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Staus dafür missbraucht, den Straßenverkehr überproportional zu verteuern. Zudem wird übersehen, dass ein Teil dieser „externen“ Kosten, wie z.B. Unfälle, bereits durch Versicherungsleistungen internalisiert ist, oder wie im Falle der Klimaänderung eher spekulativ als wissenschaftlich abgesichert ist.

In diesem Zusammenhang ist die Studie „Wegekostenrechnung für Österreich“, die vom Planungsbüro Dr. Max Herry im Auftrag des österreichischen Verkehrsministeriums erstellt wurde, von Interesse: Demnach hat eine auf die BRD bezogene Berechnung ergeben, dass der Wegekostendeckungsgrad der Schiene bei voller Betriebskostendeckung bei ca. 20 % liegt, nämlich exakt 28 % im schienengebundenen Personenverkehr und 14 % im Schienengüterverkehr. Die Straße erreicht einen Wegekostendeckungsgrad von 98 %, beim Personenverkehr 146 % und immerhin rund 67 % im Straßengüterverkehr.

Der Infrastrukturkostendeckungsgrad aller Straßen liegt bei 94 %, wobei beim hochrangigen Straßennetz mit 178 % und 154 % bei den Bundesstraßen eine erhebliche Überdeckung zu verzeichnen ist. Diese hohe Überdeckung ist zwar primär auf den PKW zurückzuführen, aber auch der LKW (sowie der Bus) deckt im hochrangigen Straßennetz seine Infrastrukturkosten ab.

Darüber hinaus wird das im Weißbuch ausdrücklich erwähnte Prinzip, die bestehenden Steuern durch Instrumente wie Wegekostenabgaben zu ersetzen, nicht mit dem erforderlichen Nachdruck dargestellt. Die UECC vermisst Hinweise darauf, wie die Mitgliedstaaten verpflichtet werden sollen, im gleichen Maße wie Infrastrukturabgaben erhoben werden, die nationalen Steuern für die entsprechenden Verkehrsträger zu senken. Im Gegenteil, es finden sich sogar Hinweise darauf, dass neben den Infrastrukturgebühren auch Kraftstoffsteuern erhöht werden könnten, um einen Rückgang des Verkehrs zu erreichen.

In diesem Fall werden die „externen“ Kosten doppelt missbraucht: Einerseits gehen sie in voller Höhe in die Berechnung der Straßenbenutzungsgebühren ein, andererseits wird im Weißbuch zusätzlich argumentiert, dass die Kraftstoffsteuern „insbesondere die Einbeziehung desjenigen Bestandteils der externen Kosten, der mit der Emission von Treibhausgasen im Zusammenhang steht“, ermöglichen. Diese doppelte Berechnung eines Teiles der externen Kosten kann die UECC nicht nachvollziehen.

Insofern betrachtet die UECC auch den Vorschlag für eine harmonisierte Besteuerung von Kraftstoffen zur gewerblichen Verwendung mit Skepsis. Zwar ist eine Harmonisierung durchaus erstrebenswert, sie darf jedoch nach dem Prinzip: „Steuern durch Wegekostenentgelte zu ersetzen“ nicht zu Erhöhung der derzeitigen Besteuerung führen, wie dies im Weißbuch angekündigt wird, sondern muss vielmehr zu einer Verringerung in dem Maße führen, wie zusätzliche Wegekostenentgelte erhoben werden.

2.1 Harmonisierung von Mindestklauseln in Beförderungsverträgen

Ein positiver Ansatz in den im Aktionsprogramm des Weißbuches vorgeschlagenen Maßnahmen ist die Absicht, europaweit harmonisierte Mindestklauseln in Beförderungsverträgen zu schaffen, um eine Anpassung der Beförderungsentgelte bei Anstieg der Beförderungskosten (etwa Treibstoffkosten) zu ermöglichen. Derzeit wird das Risiko derartiger Kostensteigerungen europaweit regelmäßig auf den Transporteur abgewälzt, Industrie und Verloader üben dazu entsprechenden Druck aus. Oft bieten Transporteure dann ihre Leistungen sogar unter Selbstkosten an. Diese Art von

Preisdumping könnte mit europaweit verbindlichen Klauseln in Frachtverträgen verhindert werden.

Um europaweit dabei für Transparenz zu sorgen, wäre die in diesem Zusammenhang angedachte Harmonisierung der Dieselsteuer, sofern sie nicht – wie bereits vorstehend ausgeführt – zu einer Erhöhung führt, zu begrüßen. Abzulehnen ist aber der im Weißbuch enthaltene Hinweis, dass diese Harmonisierung nur den Treibstoff für gewerbliche Verwendung betrifft und eine derartige Dieselsteuer über dem Durchschnitt der Dieserverbrauchssteuern liegen soll. Dies ist abzulehnen, da im Weißbuch dazu keinerlei Begründung vorgebracht werden, und es auch keinerlei sachliche Rechtfertigung dafür gibt.

Neben den sogenannten Treibstoffklauseln sollte es auch verbindliche Frachtvertragsklauseln betreffend Verrechnung der LKW-Maut geben. Diese sollte verbindlich getrennt vom Beförderungspreis ausgewiesen und eine Weiterverrechnung auf den Auftraggeber vorgesehen werden. Gerade hier soll das Bestellerprinzip verwirklicht werden. Wenn der Beförderer mit derartigen Kosten im Wettbewerb allein gelassen wird, kommt es einerseits zu großen Problemen mit Ausweichverkehren ins niedrigere Straßennetz, und die Auswirkungen des Druckes auf die Transporteure werden sich noch dramatisch verschlechtern. Nur ein fixer Ausweis der LKW-Maut auf den Rechnungen für die Verlader würde für entsprechende Transparenz, Kostenbewusstsein und letztlich auch für die nötige Akzeptanz sorgen.

Die Notwendigkeiten zur Harmonisierung von Vertragsklauseln in Beförderungsverträgen sind auch vor dem Hintergrund des enormen Preiswettbewerbes, den Konkurrenten aus den Beitrittskandidatenländern auszuüben, zu beachten. So liegt der Kostenvorteil von Transportunternehmern aus den Erweiterungsländern derzeit über 30 %. Umso mehr ist es für einen gesunden Wettbewerb wichtig, Fixkosten wie Mauten oder Erhöhungen der Treibstoffpreise als bloße Durchläufer zu fixieren.

2.2 Förderung von Arbeitsbedingungen und Qualifikation

Unter diesem Titel wird bei den Maßnahmen des Aktionsplanes des Weißbuches auf die geplante Einführung einer Wochenarbeitszeitgrenze von 48 Stunden für Lenker (Vorschlag zur Änderung der Arbeitszeit-Richtlinie) sowie auf den Vorschlag über eine einheitliche Lenkergrundaus- und Fortbildung verwiesen. Beide Maßnahmen sind nach Auffassung der UECC sehr kritisch zu hinterfragen und im Ergebnis abzulehnen.

Auch die vorgesehenen verbindlich vorzuschreibenden Fahrergrunda- und Fortbildungen sind wenig sinnvoll. Die vorgesehenen Ausbildungsinhalte decken sich weitestgehend mit den beispielsweise in der BRD und in Österreich ohnehin im Rahmen der Lenkerausbildung vermittelten Inhalten. Besser wäre daher eine Modifikation der EU-Führerscheinrichtlinie dahingehend, dass die Lenkerausbildung in allen EU-Staaten harmonisiert wird. Diese Harmonisierung, die selbstverständlich auch auf die Beitrittskandidatenländer abzielen müsste, könnte dann einen einheitlichen Ausbildungsstandard und ein entsprechendes Niveau gewährleisten.

Eine verbindliche Lenkergrundausbildung erst im Anschluss an die Lenkerberechtigung würde dem ohnehin europaweit knappen Lenkerarbeitsmarkt nochmals Humanressourcen entziehen, was nicht sinnvoll ist. Was die Lenkerfortbildung betrifft, sollte viel mehr positiv fördernd an der Bereitschaft zur Qualitätssicherung durch die Beteiligten gearbeitet werden.

Auch wenn die Einführung einer EU-Fahrerlizenz eine taugliche Alternative gegenüber einzelnen derzeitigen nationalen Regelungen wäre, so wäre es weitaus dringlicher, entsprechende internationale Kontrollmöglichkeiten zu schaffen. Es macht wenig Sinn, wenn ein Kontrollbeamter nur Berufskraftfahrer von im jeweiligen Inland zugelassenen Fahrzeugen bezüglich Arbeitsgenehmigung und dgl. kontrollieren darf, nicht aber beispielsweise einen bulgarischen Berufskraftfahrer eines in Frankreich zugelassenen LKW: Dies ist derzeit rechtlich nicht möglich. Hier müssen entsprechende Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten geschaffen werden, um der illegalen Beschäftigung insbesondere von Drittstaatsangehörigen wirksam Einhalt zu gebieten. Eine EU-Fahrerlizenz für drittstaatsangehörige Berufskraftfahrer wäre daher zu begrüßen, eine Fahrerlizenz hingegen für EU-Staatsbürger im Hinblick auf die Dienstleistungsfreiheit überflüssig und abzulehnen.

2.3 Harmonisierung von Kontrollen und Sanktionen

Auch in diesem Zusammenhang ist auf die Ausführungen oben zur EU-Fahrerlizenz zu verweisen.

Generell gibt es hier einen großen Harmonisierungsbedarf, der laut Weißbuch angegangen werden soll. So ist nicht nur eine vorgesehene Harmonisierung der Bedingungen für die Verhängung von Fahrverboten für Lenker bzw. Fahrzeuge sowie eine Harmonisierung der geltenden Wochenend- und Feiertagsfahrverbote positiv. Generell muss auch an einer einheitlichen Auslegung bzw. an einheitlich geltenden Straßenverkehrsvorschriften und deren Kontrollen gearbeitet werden.

So ist es beispielsweise fast grotesk, dass zwar EU-weit Kontrollgeräte und Tachoscheiben für Fahrzeuge ab 3,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht zu verwenden sind, in der BRD allerdings gesetzliche Regelungen dies darüber hinaus auch für Fahrzeuge ab 2,8 t vorschreiben. Des weitern gilt EU-weit, dass für Tage, an denen gelenkt wird, eine Tachoscheibe zu verwenden ist, die BRD per Gesetz darüber hinaus aber die Notwendigkeit von Bestätigungen für Tage an denen nicht gelenkt wurde, vorschreibt. Derartige kuriose nationale Ausritte verwirren die internationale Praxis und sind dringend abzustellen.

Aber auch im Bereich der Zwangsmaßnahmen ist ein großer Harmonisierungsbedarf gegeben, was zu Recht im Weißbuch aufgezeigt wird. Es sollte Einigkeit in Europa herrschen, wann ein Fahrzeug abzustellen ist bzw. wann ein Führerscheinentzug erfolgen soll. Insoweit ist den Intentionen im Weißbuch beizupflichten.

Das Allheilmittel allerdings in einer Erhöhung der vorgesehenen Zahl der Lenkerkontrollen (Zahl der zu kontrollierenden Arbeitstage) zu suchen – wie dies angeregt wird – ist absolut verfehlt. Auch hier muss die EU-weite Harmonisierung das Ziel sein und gerade hier gibt es EU-weit derzeit extreme Abweichungen, die es zu aller erst zu beseitigen gilt.

Ebenso wie im Bereich der Harmonisierung von Kontrollen und Sanktionen wird eine weitergehende Arbeitgeberhaftung für Übertretungen der Lenker angedacht. Diese ist im Bereich der Vorschriften zum Lenkzeitenrecht und zum Kontrollgerät sowie bezüglich Haftung für Überladungen ohnedies schon verwirklicht. Allerdings muss der Grundsatz der Eigenverantwortung des Lenkers jedenfalls erhalten bleiben. Es hätte geradezu fatale Auswirkungen, weite Bereiche der Lenkerverantwortung (Lenkerpflichten) einfach auf den Arbeitgeber abzuschieben. Nicht nur dass dem Arbeitgeber entsprechende Einwirkungsmöglichkeiten auf den Lenker unterwegs fehlen, sollte doch jeder für sein eignes Tun verantwortlich bleiben.

Als eventuelle Maßnahme wird auch der digitale Tachograph angeführt. Eine derartige Rundumüberwachung ist jedenfalls als unverhältnismäßiger Eingriff in die Privatsphäre der Beteiligten abzulehnen (Datenschutz, Grundrechte).

2.4 Verkehrssicherheit

Die hier im Aktionspapier vorgesehenen Maßnahmen gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr sowie gegen gefährliches Fahrverhalten sind ebenso zu befürworten wie ein europaweites Ausweisen unfallträchtiger Stellen. Die in dem Zusammenhang vorgesehene Harmonisierung der Bestimmungen über Kontrollen und Sanktionen darf sich aber nicht, wie im Aktionspapier vorgesehen, nur auf den gewerblichen Verkehr beschränken. Verkehrssicherheit muss ein Thema und Anliegen des gesamten Verkehrs (Berufs- und Individualverkehr) sein und darf nicht bloß als eine Thematik des gewerblichen Verkehrs gesehen werden.

3. Eisenbahnen

In der Eisenbahnpolitik nimmt das Weißbuch ebenfalls eine Reihe von Forderungen der UECC auf. Im Weißbuch wird klar auf die integrierte multimodale Transportkette im Güter- und Personenverkehr hingearbeitet, mit dem Ziel, die Synergien der einzelnen Verkehrsträger zu nutzen. Die UECC begrüßt vor allem den Ansatz, einen „echten“ Binnenmarkt für Eisenbahntransporte zu schaffen. Die UECC stimmt voll mit den Schlussfolgerungen überein, welche die Kommission aus der Analyse der Funktionsschwächen der Eisenbahnen zieht. Diese Schlussfolgerungen müssten jedoch noch wesentlich konsequenter in die konkrete EU-Politik einfließen. Andernfalls besteht die Gefahr, dass bei unveränderten Verhältnissen im Eisenbahnverkehr die europäischen Nationalbahnen an die Schwelle geraten, wo sie zu Nischenanbietern auf dem Verkehrsmarkt werden. Zutreffenderweise findet sich in diesem Sinne im Weißbuch auch der Hinweis auf „eine letzte Chance der Eisenbahnen im Güterverkehr“.

Wie im Weißbuch auch ausgeführt wird, bedarf es zur Wiederbelebung des Schienenverkehrs des Wettbewerbes zwischen den Eisenbahngesellschaften. Bedauerlicherweise finden sich jedoch nur halbherzige Ansätze, wie dieses Ziel erreicht werden soll. Es finden sich keine konkreten Vorschläge, wie private Eisenbahn-Verkehrsunternehmen in der Zukunft erfolgreich in Europa Transportprodukte anbieten können. Die allseits bekannte Diskriminierung durch Staatsbahnen wird kaum erwähnt, wobei gerade dies eines der Haupthindernisse für einen erfolgreichen Marktzugang ist. Insbesondere vermisst die UECC Vorschläge, die auf eine konsequente Trennung von Betrieb und Infrastruktur der Eisenbahnen abzielen, da nur dadurch der freie Zugang zum Markt gewährleistet werden kann. Auch die Einrichtung einer funktionierenden Regulierungsbehörde, des „Europäischen Schienenregulators“ wäre der Erreichung dieses Ziels durchaus förderlich.

Nach Auffassung der UECC werden auch keine Konzepte aufgezeigt, wie die betriebstechnische Effizienz des Verkehrsträgers Schiene im internationalen Güterverkehr verbessert werden kann. Mehrphasenlokomotiven und Interoperabilität allein genügen nicht, um die Leistungsfähigkeit des Netzes zu erhöhen. Die Wiederbelebung des Schienenverkehrs wird sich nur dann umsetzen lassen, wenn es zu einer breit angelegten Harmonisierung der technischen, administrativen und betrieblichen Standards sowie der diversen arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften im Schienenverkehr kommt. Diese fehlende Harmonisierung stellt, neben mangelnder Qualität der Eisenbahninfrastruktur, das größte Hemmnis für eine länderübergreifende Abwicklung des internationalen Güterverkehrs dar. Am Beispiel des Schienengüterverkehrs zwischen Deutschland und Italien durch Österreich zeigt sich täglich diese Problematik, wodurch es bisher nicht gelungen ist, eine dem Anforderungsprofil der Wirtschaft entsprechende qualitative Verkehrsbedienungen zu erreichen.

Die Erfahrungen mit der Gründung von mehreren privaten Eisenbahngesellschaften wie z.B. die Bayerische Trailerzug Gesellschaft (BTZ), die italienische „Rail Traction Company“ (RTC) oder die deutsche „Locomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH“ – ein Joint Venture der Kombiverkehr KG und BTZ, die auf der Brennerachse zwischen München und Verona neben den traditionellen staatlichen Bahnen internationale Verkehre, vor allem unbegleiteten kombinierten Verkehr im größeren Stil durchführen wollen - beweisen die Feststellungen nahezu täglich. Diese Gesellschaften kämpfen permanent mit offenen und versteckten administrativen Behinderungen, wozu sich noch strukturelle Unterschiede in den jeweiligen Bahnnetzen ergeben. So dürfen z.B. die von den privaten Gesellschaften eingesetzten Mehrstromsystemloks nicht in Österreich fahren, obwohl sie in Deutschland und Italien bereits zugelassen sind. Andererseits kann das deutsche Personal nur die Strecke auf dem deutschen und österreichischen Abschnitt befahren, das italienische Personal wiederum nur die Strecke auf dem italienischen Abschnitt. Zudem müssen in Italien die Loks eine Zweimann-Besetzung aufweisen.

Allein dieses Beispiel für den unbegleiteten kombinierten Verkehr auf einer der stärksten internationalen Nord-/Süd-Relationen ist Beweis für den dringenden Handlungsbedarf auf europäischer Ebene, um tatsächlich eine Belebung des Schienenverkehrs und damit die politisch gewünschte Verlagerung, zumindest von Teilen des zu erwartenden Zuwachses am Güterverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2010 zu erzielen. Ohne die gravierende Vielzahl administrativer, technischer und betrieblicher Unterschiede im europäischen Schienenverkehr hätte der Straßenverkehr und damit der alpenquerende Straßentransit nicht sein heutiges Ausmaß erreicht.

Zur Förderung des Wettbewerbes ist die UECC der Meinung, dass EU-Mittel für den Ausbau der Schienennetze an die Erfüllung bestimmter Prämissen geknüpft werden sollten. Zu diesen Prämissen gehören die tatsächliche diskriminierungsfreie Öffnung dieser Schienenstrecken für Dritte, die Verknüpfung internationaler Strecken in den Grenzregionen zu einem europäischen Netz, die Schaffung unabhängiger Netzgesellschaften in den Nationalstaaten, die grenzüberschreitende Kooperation der Netzgesellschaften zur Trassenvergabe sowie die Einigung auf einheitliche europäische Technik- und Betriebsstandards und deren unverzügliche Einführung auf den TEN-Strecken. Diesfalls unterstützt die UECC den Vorschlag, den Investitionsbeitrag von bisher 10 % auf 20 % der Gesamtkosten bei grenzüberschreitenden Eisenbahnprojekten anzuheben. Damit sollte eine Erleichterung bei der Finanzierung solcher TEN-Projekte auf PPP-Basis erzielt werden können. Dazu sollte nach Auffassung der UECC auch dringend ein Controlling durch die EU eingeführt werden, mit dem die Zielerreichung der eingesetzten Mittel überprüft werden kann.

Hinsichtlich der Verwirklichung der Intermodalität unterstreicht die UECC die im Weißbuch enthaltenen Positionen. Sie ist darüber hinaus der Auffassung, dass hier auch eines der wesentlichsten Probleme des europäischen Schienenverkehrs vorliegt, das so rasch als möglich zu lösen wäre. Für die Entwicklung wettbewerbsfähiger Alternativen zum Straßenverkehr sind die Intermodalität, die Interoperabilität und die qualitative Leistungsfähigkeit von grundlegender Bedeutung. Das bereits früher erwähnte Beispiel des unbegleiteten kombinierten Verkehrs zwischen Deutschland und Italien über Österreich untermauert diese Feststellung. Ergänzend zu diesem Beispiel wäre hier noch anzuführen, dass einer der modernsten europäischen Umschlagsplätze des kombinierten Verkehrs, der „Quadrante Europa“ bei Verona bis jetzt ohne Strom ausgestattet ist und daher eigene Dieselloks die an- und abfahrenden Züge übernehmen müssen. Dass dadurch die Leistungsqualität dieser Einrichtung massiv herabgesetzt wird, braucht nicht mehr weiter begründet zu werden.

Ähnliche Schwachpunkte der Intermodalität des europäischen Eisenbahnverkehrs gibt es auch auf vielen anderen internationalen Relationen. Zu deren Beseitigung bedarf es nach Ansicht der UECC keiner weiteren Studien, sondern nach den bereits vorliegenden Analysen nur mehr konkreter Maßnahmen, die raschest umzusetzen wären.

Von einer Interoperabilität aller Verkehrsträger ist jedenfalls das europäische Verkehrssystem politisch noch meilenweit entfernt, wie wohl sie keineswegs unerreichbar wäre. Wenn nicht die Interoperabilität bei den Netzen und Systemen zwischen den europäischen Bahnen durch Harmonisierung der administrativen, technischen und

betrieblichen Standards in aller nächster Zeit erreicht wird, erübrigen sich weitere innovatorische Initiativen mit anderen Verkehrsträgern.

Zum Bereich Infrastruktur/Verkehrsachsen ist festzuhalten, dass die seinerzeit beschlossenen Leitlinien für das Transeuropäische Verkehrsnetz bei weitem noch nicht umgesetzt sind. Wie die Kommission in zutreffender Weise festhält, wurde erst ein Fünftel der in den Leitlinien des Rates und des Parlaments vorgesehenen Infrastrukturen bisher gebaut. Sie bedürfen im Hinblick auf die geplante EU-Osterweiterung nach Ansicht der UECC eine entsprechende Ergänzung.

Die seinerzeitige „Essener-Liste“ vorrangiger Vorhaben muss jedoch dringend weiter verfolgt werden. Sie enthält zahlreiche von der UECC seit Jahren geforderte Ausbauten wie z.B. Brenner-Relation (Hochleistungsstrecke Skandinavien-Berlin-München-Verona), Gotthard-Relation, Rheintalschiene, TGV Rhein/Rhone und ähnliches mehr. Deren Bedeutung wurde von der UECC nicht nur mehrfach untermauert, sondern ist nach wie vor unangefochten.

Vordringlich sollten Projekte gefördert werden, die Engpässe beseitigen, vor allem im alpenquerenden Verkehr, damit insgesamt den derzeitigen und künftigen Anforderungen der Wirtschaft an qualitativ hochwertige Verkehrsleistungen besser Rechnung getragen werden kann.

Jedenfalls sollte die „Essener-Liste“ vorrangiger Vorhaben das Projekt TGV Rhein – Rhone beinhalten, dessen rasche Realisierung die Verwirklichung eines Schienenfrachtkorridors auf der Rhein-Rhone-Achse (der Eisene Rhein-Rhone) ermöglicht.

4. Luftfahrt

Speziell im Bereich Luftfahrt zeigt sich die ungleiche Behandlung, die den einzelnen Verkehrsträgern in Zukunft zukommen soll. Während für die Straße Verbesserungen gefordert werden, die Bahn revitalisiert und die Schifffahrt gefördert werden sollen, wird in Bezug auf den Luftverkehr als Ziel der Verkehrspolitik eine „Kontrolle des Wachstums“ gefordert. Um dieses Wachstum zu kontrollieren und zu steuern, werden vier Kernthemen angeführt, für die jeweils verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen werden:

4.1 Kapazitätsengpässe im Luftraum

Wie hier festgestellt, wird die Europäische Union durch fehlende Integration der Flugsicherung beeinträchtigt, weshalb die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraumes eine der herausragenden Prioritäten darstellt. Vorgeschlagen wird, diesen „Single Sky“ bis zum Jahr 2004 durch regulatorische Rahmenbedingungen zu schaffen, um gleiche Verfahren und Regeln bei der Benutzung des Luftraumes und beim Einsatz von Ausrüstungen sicherzustellen.

Außerdem wird ein Abstimmungsmechanismus für die Beibehaltung der militärischen Verteidigungskapazitäten im Luftraum vorgeschlagen. Ein Dialog mit den Sozialpartnern und dem Flugsicherungspersonal wird angestrebt, ebenso wie eine Kooperation mit EUROCONTROL. Weiters soll ein Überwachungs-Inspektions- und Bußverfahren eingerichtet werden, um die Einhaltung der Verfahren und Regeln zu erzwingen.

Die UECC unterstützt nachhaltig diese Überlegungen, wobei allerdings unter den gegenwärtigen Voraussetzungen die Frage nach der Durchsetzbarkeit der diesbezüglichen verkehrspolitischen Vorstellungen gestellt werden muss.

4.2 Flughafenkapazitäten und deren Benutzung

Als Reaktion auf das Luftverkehrswachstum ist beabsichtigt, neue Überlegungen zur optimalen Benutzung bestehender Flughafenkapazitäten anzustellen. Dies allein wird jedoch nicht ausreichen, um den kommenden Kapazitätsmangel zu beheben. Obwohl der Ausbau von Flughäfen dort begrenzt werden soll, wo die öffentliche Unterstützung schwer erreichbar scheint, wird zugegeben, dass auf längere Sicht kein Weg am Bau neuer Start- und Landebahnen und eventuell sogar neue Flughäfen vorbeiführt. Solche Investitionen erfordern ein sorgfältiges Planen auf europäischer Ebene über einen Zeitraum der nächsten zwanzig Jahre.

Hier zeigt sich einmal mehr die Ungleichbehandlung der einzelnen Verkehrsträger. Unter all den Projekten zur Vervollständigung von Alpen- und Pyrenäenüberquerungen, dem Neu- bzw. Ausbau verschiedener europäischer Hochgeschwindigkeitsstrecken, Brücken bzw. Tunnelbauten findet sich kein einziges Flughafenprojekt.

Bei den Maßnahmen, die zur Bewältigung des Verkehrsstaus auf Flughäfen vorgeschlagen werden, handelt es sich nach Auffassung der UECC um zum Teil ungeeignete Überlegungen:

1. die Revision des „Slot Allocation Systems“ für einen besseren Marktzugang stellt eine Maßnahme der Mangelverwaltung dar und bringt keinen Kapazitätswachstum;
2. Flughafenengebühren zur Abschreckung der Bündelung von Flugbewegungen in überlasteten Zeitlagen wurden bereits von mehreren großen Flughäfen getestet und wieder aufgegeben;
3. auch durch gezielte Umweltauflagen zur Vermeidung von operationellen Einschränkungen des Flugbetriebes werden keine Kapazitätswachstum erzielt;
4. dass die Bahn über keine ausreichende Kapazitäten zur Übernahme der prognostizierten Verkehrszuwächse aufweist, wurde bereits früher festgehalten.

Insgesamt enthalten diese Vorschläge nach Auffassung der UECC keine besonderen gedanklichen und politischen Anstrengungen zu einer grundlegenden Problemlösung. Ein Junktim zwischen einer Schaffung größerer Flughafenkapazitäten und Fluglärmverminderung sollte auf keinen Fall hergestellt werden. Flughäfen – insbesondere die europäischen Drehscheiben des Luftverkehrs – sollten ähnlich wie auch die wichtigsten Infrastrukturvorhaben der anderen Verkehrsträger in ein Konzept der „Declaration of European Interest“ eingebracht werden. Positiv wird der Vorschlag beurteilt, eine Debatte beginnend ab 2002 zu führen.

Zum Thema Luftverkehrswachstum und Umwelt wird im Weißbuch vorgeschlagen, Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms und der Abgasemissionen als unabdingbare Voraussetzung für ein weiteres Wachstum des Luftverkehrs einführen zu wollen. Es handelt sich dabei um neue, verschärfte Lärmstandards sowie Besteuerung des Flugkraftstoffes, gegebenenfalls einseitig für Flüge innerhalb der EU. Ein weiterer Vorschlag betrifft die unterschiedliche Erhebung von Steuern und Gebühren (Steuern auf Ticketpreise, gebührenabhängig vom Flugzeug bzw. Triebwerkstyp und zurückgelegter Entfernung, Gebühren für Start und Landungen), um Umwelteinflüssen des Luftverkehrs in Form von sogenannten Streckengebühren Rechnung zu tragen.

Die UECC spricht sich gegen diese Erwägungen aus, da sie sich massiv auf die Kosten niederschlagen würden. Die Infrastrukturkosten im Luftverkehr sind heute bereits durch Gebühren der Flughäfen und der Flugsicherung voll abgedeckt. Die Einführung einer Mineralölsteuer würde daher zu einer Doppelbelastung und zu einer Benachteiligung gegenüber anderen Verkehrsträgern sowie Nicht-EU-Luftverkehrsgesellschaften führen.

Zum anderen erfolgt eine Abweichung vom Grundsatz der Kostenbezogenheit. Um den verschiedenen Verkehrsträgern „Chancengleichheit“ zu gewähren, sollen in die Preise nicht nur Infrastruktur-, sondern auch externe Kosten einfließen. Aus der so entstehenden weiteren Überdeckung der Infrastrukturkosten sollen finanzielle Mittel nicht nur zur Verringerung oder zum Ausgleich externer Kosten, sondern auch zur Finanzierung umweltfreundlicherer Verkehrsträger gewonnen werden. Auf das schon so erhöhte Gebührenniveau sollen noch weitere Zuschläge möglich sein, die der Vorfinanzierung von Infrastruktureinrichtungen (für „umweltfreundlicherer Verkehrsträger“) dienen sollen. Abgesehen von der ohnehin umstrittenen Vorfinanzierung von Infrastruktur würde somit eine Art „Querfinanzierung“ eingeführt. So dürften z.B. Flughafengebühren nicht nur vorab, sondern auch zur Finanzierung von Eisenbahnstrecken erhoben werden.

Diese Aussetzung des Prinzips der Kostenwahrheit ist willkürlich, da es sich um einen „politischen Aufpreis mit Lenkungswirkung“ handelt. Für den Luftverkehr würde das nicht nur die finanzielle Unterstützung konkurrierender Verkehrsträger, sondern auch die Finanzierung von Maßnahmen bedeuten, die den eigenen Absatzmarkt gefährden würden. So wird es z.B. für „undenkbar“ gehalten, weiterhin Flugverbindungen auf Strecken aufrechtzuerhalten, auf denen es eine wettbewerbsfähige Verbindung mit Hochgeschwindigkeitszügen gibt.

Nach Auffassung der UECC ist es darüber hinaus enttäuschend, dass erneut eine Konzentration nur auf die Reduktion des Fluglärms „an der Quelle“ durch neue Lärmstandards und Ausmusterungsvorgaben für laute Flugzeuge stattfindet, ohne den bereits verabschiedeten und ausgewogenen Ansatz der ICAO einzubeziehen, der auch andere Maßnahmen wie „Raumordnungsvorgaben zum Lärmschutz“ und die Anwendung von „Nutzen-Kosten-Rechnungen“ vor Einführung von Flughafenrestriktionen vorsieht.

Dazu verweist die UECC auf die Verabschiedung neuer Lärmstandards (sogenanntes Chapter IV) durch die Vollversammlung der „International Civil Aviation Organisation“ (ICAO) Ende September/Anfang Oktober 2001. Diese Standards müssen jedoch durch eine zeitlich festgelegte Außerdienststellung der lautesten Flugzeuge der Weltflotte, angefangen mit den sogenannten „hush-kitted-aircrafts“, begleitet und unterstützt werden. EU-Maßnahmen sind deshalb nicht erforderlich. Die aufgrund internationaler Vereinbarungen bestehende Steuerfreiheit für Kerosin sollte nicht einseitig durch die EU aufgekündigt, sondern durch die ICAO entschieden werden. Es drohen sonst Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten europäischer Fluggesellschaften. Die Erhebung von sogenannten „Streckengebühren“ und sonstiger Steuern und Gebühren sowie die daraus erfolgende Querfinanzierung anderer Verkehrsträger durch Einnahmen aus dem

Luftverkehr wird seitens der UECC abgelehnt, da der Luftverkehr bereits für seine gesamten Kosten aufkommt.

Die angesprochene baldige Einrichtung einer „European Aviation Safety Authority“ wird seitens der UECC nachdrücklich unterstützt.

Basel, 3.1.2002