



UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)
RHEIN, RHONE, DONAU, ALPEN

UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (UECC)
RHIN, RHÔNE, DANUBE, ALPES

UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL (UECC)
RIJN, RHÔNE, DONAU, ALPEN

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
Referat „Sektorielle Wirtschaftsanalysen“
Rue Demot 24
B-1049 Brüssel

Basel, 28.12.2005

**Öffentliche Konsultation der Europäischen Kommission:
Halbzeitrevision - Weissbuch der Europäischen Kommission aus dem Jahr
2001 über die Zukunft der europäischen Verkehrspolitik**

Allgemeines zu den Zielsetzungen des Weissbuchs 2001:

Bereits in der Stellungnahme zum Weissbuch im Jahr 2001 hat sich die UECC ausdrücklich gegen die Bestrebung ausgesprochen, das Verkehrswachstum vom Wirtschaftswachstum zu entkoppeln, da dies zu negativen Wohlfahrtseffekten führt und den Zielen der internationalen Arbeitsteilung und Globalisierung diametral entgegensteht. Ein effizientes, funktionierendes Verkehrssystem ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Stärkung und Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union im Sinne der Lissabon-Strategie.

Befürwortet wird aus Sicht der Wirtschaft eine Verkehrspolitik, die auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (Strasse, Schiene, Luftfahrt, Schifffahrt) abzielt. Diese Ausgeglichenheit zwischen den Verkehrsträgern kann nur durch eine ideologiefreie Förderung der Potentiale aller Verkehrsträger erreicht werden.

Die im Weissbuch 2001 angestrebte (Neu)-Belebung alternativer Verkehrsträger, d.h. vor allem Schiene und Schifffahrt, darf nicht zu Lasten des Strassen- bzw. Luftverkehrs gehen.

Unverändert gilt nach wie vor, dass diese Verkehrsträger nicht über die notwendigen Voraussetzungen verfügen, um den Transport auf der Strasse zu ersetzen. In Anbetracht dieser Tatsache muss kritisch hinterfragt werden, ob nicht langfristig die Gefahr besteht, dass die Ressourcen für die Schaffung notwendiger Kapazitäten, insbe-

sondere im Bereich der Eisenbahn, fehlgeleitet werden. Die natürlichen Vorteile des Strassenverkehrs können letztendlich nicht ausgeglichen werden. Beispielsweise werden noch immer rund 90 % aller Güter auf kurzen Strecken transportiert. Diese Transportweite ermöglicht vielfach nicht die Verlagerung des Transports von der Strasse auf Bahn und Schiff.

Zu den 10 Fragen der Europäischen Kommission:

Wiederherstellung des Gleichgewichts der Verkehrsträger, Beseitigung der Engpässe und Verbesserung der Sicherheit (Fragen 1 – 5):

Eisenbahnpolitik

Die Tatsache, dass erst kürzlich die Beförderungsleistung im Eisenbahngüterverkehr innerhalb der EU leicht gestiegen ist, zeigt, dass die im Weissbuch 2001 angestrebte Änderung des Modal Split, d.h. vereinfacht ein höherer Schienen- und ein geringerer Strassenanteil, europaweit nicht erreicht wurde. Die Steigerung der Beförderungsleistung der Eisenbahnen ist nicht zuletzt auf das verstärkte Auftreten privater Anbieter auf dem Schienenverkehrsmarkt zurückzuführen, die somit die Chancen des sich öffnenden Marktes genutzt und den Wettbewerb unter den Eisenbahnunternehmen positiv stimuliert haben.

Der relative Anteil der Eisenbahnen am Verkehrsmarkt ist aber dennoch rückläufig. Die bisher inszenierten Fördermassnahmen und Programme trugen infolgedessen nicht in dem gewünschten Ausmass zur Steigerung der relativen Bedeutung des Schienenverkehrs, insbesondere des Frachtverkehrs, bei.

Die Reformen der Europäischen Union, die auf die Errichtung eines echten Binnenmarktes im Bahnsektor und auf eine Förderung des Wettbewerbes unter den Eisenbahnen abzielen, müssen ein vorrangiges Postulat bleiben und sind daher fortzusetzen. In diesem Zusammenhang ist auch die Trennung der Infrastruktur von der Verkehrsdienstleistung weiter zu forcieren.

In Anbetracht der wenig erfolgreichen Verlagerungspolitik der EU muss jedoch sichergestellt werden, dass die Mittel in Zukunft zielgerechter und effizienter eingesetzt werden.

Was die Förderung der Interoperabilität betrifft, muss verstärkt die Kosten-Nutzen-Komponente in die Entwicklung der Massnahmen einbezogen werden, um eine Verschwendung der Ressourcen in wenig effiziente Umstrukturierungen zu vermeiden.

Neben der Förderung der Interoperabilität der Hauptbahnen müssen zudem Massnahmen zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit von Anschlussbahnen gesetzt werden, um die Bemühungen der verladenden Wirtschaft zur Nutzung der Schiene zu unterstützen. Ohne funktionierende Anschlussbahnen würde jeder Anstieg des Eisenbahnfrachtverkehrs automatisch zu einem gleichzeitigen Anstieg des Strassengüterverkehrs führen.

Weiter vorangetrieben werden muss ausserdem die Harmonisierung der technischen, administrativen und betrieblichen Standards. Zusätzlich sollten verstärkt gesetzte Akzente im Bereich Forschung und Technologieentwicklung zur gewünschten Steigerung der Effizienz des Schienenverkehrs beitragen.

Strassenverkehr

Im Zuge der letzten EU-Erweiterung hat sich insbesondere die Wettbewerbssituation von Strassentransportunternehmen im wirtschaftlichen Einzugsbereich der neuen Mitgliedstaaten deutlich verschlechtert. Durch die Aufnahme von Staaten mit niedrigen Kostenstrukturen sind die Fuhrunternehmen der früheren EU-15 mit kostenmässigen Wettbewerbsnachteilen konfrontiert, die durch Produktivitätssteigerungen nicht ausgeglichen werden können. Besonders kleine und mittlere Unternehmen sind davon betroffen. Die derzeit bestehenden Unterschiede in den Lohn- und Kostenstrukturen führen zu einer verstärkten „Ausflagging“ von Fahrzeugen aus den alten EU-Mitgliedstaaten. Die Konsequenz ist ein massiver Abbau der gewerblich genutzten Flotten, während sich der Marktanteil von LKW mit Kennzeichen aus Drittstaaten erhöht. Unter anderem aus diesem Grund muss die in den meisten Beitrittsverträgen enthaltene Übergangsfrist für Kabotagefahrten weiterhin aufrechterhalten werden.

Die Einführung der LKW-Maut, z.B. in Österreich und Deutschland, hat nicht zu einem Rückgang des Strassenverkehrs geführt, sondern allenfalls zu einer Verlagerung auf andere Strecken (Umwegtransit - siehe auch die Wirkungen der hohen LSVA in der Schweiz). Einer europaweiten Vereinheitlichung der Strassenbenutzungsgebühren/Mauten kommt daher grösste Bedeutung zu. Ein zusätzliches Ansteigen der finanziellen Belastung des Strassengüterverkehrs ist dabei jedenfalls zu vermeiden. Eine weitere Verteuerung des Strassenverkehrs in Europa würde die Wettbewerbsfähigkeit der Transportunternehmen der EU gegenüber jenen aus Drittstaaten erheblich mindern. Im Hinblick auf die bisher unbefriedigende Umsetzung der Lissabon-Strategie muss die Konkurrenzfähigkeit der Volkswirtschaften gefördert werden, zumal der Strassenverkehr derzeit in vielen Aspekten der effizienteste Verkehrsträger ist. Darüber hinaus weist die Strasse ohnehin einen sehr hohen Kostendeckungsgrad auf.

Intermodaler / kombinierter Verkehr

Der Wegfall der Kontingentierungen des gewerblichen Strassengüterverkehrs durch die Erweiterung der EU hat zu dramatischen Einbrüchen im kombinierten Verkehr geführt. Vor allem die Rollende Landstrasse musste erhebliche Einbussen hinnehmen. In Österreich wurde diese Entwicklung durch den Wegfall der Ökopunkteverordnung zusätzlich verstärkt. Auch die Einführung der fahrleistungsabhängigen LKW-Maut in Österreich und Deutschland hat hier keine Änderungen bewirkt.

Umso grössere Bedeutung kommt den EU-Programmen Marco Polo I und II zu. Die wachsende Verkehrsnachfrage sowie geo- und topografische Gegebenheiten, die wie beispielsweise in Frankreich, Österreich und der Schweiz schwierige alpine Infrastrukturen erfordern, verstärken die Notwendigkeit der Fortführung des Förderprogramms Marco Polo als eine bedeutende und notwendige Massnahme zur dauerhaf-

ten Verkehrsverlagerung. Verstärkte Akzente sollten v. a. auf Projekte zur Förderung der Wirtschaftlichkeit des Transports gelegt werden.

Binnenschifffahrt

Um die Bedeutung der Binnenschifffahrt als Verkehrsträger zu erhöhen, ist eine Umsetzung der im europäischen Aktionsplan für die Binnenschifffahrt vorgesehenen Massnahmen unabdingbar. Eine zentrale Funktion spielt dabei die zukünftige Organisation des europäischen Binnenschifffahrtsmarktes. Die Harmonisierung des Rechtsrahmens ist ein Ziel, das die UECC nachdrücklich einfordert. Dies gilt unabhängig von organisatorischen Fragen. Die EU-Osterweiterung hat zwar zu einer Angleichung der Bestimmungen durch den Beitritt neuer Binnenschifffahrtsstaaten geführt. Dennoch bleibt, insbesondere auf der für die weitere Entwicklung der europäischen Binnenschifffahrt wichtigen Rhein-Main-Donauachse ein Harmonisierungsdefizit, das in den unterschiedlichen Regelungen der Mannheimer Akte und der Donaukonvention begründet ist.

Hinsichtlich der technischen und sozialen Standards ist die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt bisher anerkanntermassen prägend gewesen. Sie sollte deshalb nicht ohne weiteres von ihrer wichtigen Funktion entbunden werden. Das vorhandene Know-how sollte integriert werden.

Oberstes Ziel muss eine politische und wirtschaftliche Stärkung der Binnenschifffahrt bleiben. Eine Abschaffung der Abgabefreiheit im Rheineinzugsgebiet ohne eine grundlegende Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, insbesondere beim Wettbewerber Eisenbahn, dürfte wenig zielführend sein.

Ausdrücklich begrüsst wird in diesem Zusammenhang die Aufnahme von einzelnen Wasserstrassenprojekten in die Liste der vorrangigen TEN-Vorhaben. Dennoch bleibt ein zentraler Lückenschluss mit der fehlenden leistungsfähigen Verbindung zwischen dem Rhein- und dem Rhône-Becken.

Grosse Sorgen bereitet der mangelnde Unterhalt der Wasserstrassen in vielen Staaten der Europäischen Union. Die Binnenschifffahrt ist dabei besonders betroffen, da Engpässe durch fehlenden Unterhalt sich auf grosse Teile des Gesamtnetzes auswirken. Das extreme Niedrigwasser im Rhein hat im Jahr 2003 drastisch vor Augen geführt, wie wichtig eine gut ausgebaute und unterhaltene Wasserstrasse für die Zuverlässigkeit der Binnenschifftransporte ist. Selbst bei historisch niedrigen Pegelständen konnte die Versorgung der Industrie unter Einsatz sämtlichen verfügbaren Schifffraums aufrechterhalten werden. Demgegenüber musste der Verkehr in anderen Fahrtgebieten über Wochen eingestellt werden.

Verstärkt vorangetrieben werden sollte eine Vereinheitlichung der Patente und technischen Zulassungen auf sämtlichen europäischen Wasserstrassen.

Die Binnenschifffahrt ist nach wie vor der Verkehrsträger mit den grössten Kapazitätsreserven, ohne dass zugleich Umweltprobleme entstehen. Hinter diesem Kontext müssen neben den administrativen Vorschlägen auch Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Binnenschifffahrt für Containerverkehre und weitere innovative Transporte getroffen werden. Beispiel hierfür ist der Transport von PKW in Binnen-

schiffsrundläufen, wie dies im Frankfurter Osthafen, aber auch am Rhein, zu besichtigen ist.

Rückgrat der europäischen Binnenschifffahrt ist der Rhein mit seinen Nebenflüssen. Umweltbestimmungen greifen hier besonders stark, ob es die FFH-Richtlinie, Wasserrahmenrichtlinie, Vogelschutzrichtlinie etc. ist. Die Schifffahrt ist hiervon direkt weniger betroffen als die Häfen bzw. die Industrie. Gleichwohl schränken die genannten Umweltbestimmungen auf Dauer auch die stärkere Nutzung der Schifffahrt ein. Wie kein anderer Verkehrsträger ist die Binnenschifffahrt auf ausreichende Umschlagsplätze am Wasser angewiesen. Bedeutsame Mengen kommen direkt aus den an den europäischen Flüssen und Kanälen liegenden Industrien. Diese sind jedoch in besonderer Weise betroffen. Zusätzliche Flächen zur Ausweitung der Produktion und damit zu zusätzlichen Binnenschiffstransporten sind aus Umweltschutzgründen kaum zu bekommen. Verstärkt wird dieser Trend durch die Nutzungskonkurrenz an den bestehenden Standorten durch Ansprüche der Stadtentwicklung.

Die Massnahmen zur Terrorbekämpfung in der Folge des 11. Septembers 2001 für die Seeschifffahrt hatten beträchtliche Auswirkungen auch auf den Umschlag und den Transport der Fluss-See-Schifffahrt, insbesondere am Rhein. Die Massnahmen, geschaffen für die Seeschifffahrt, führten in der Anwendung auf Binnenschiffstransporte und Umschlagsanlagen in Binnenhäfen zu beträchtlichen Kostensteigerungen. Umschlagsanlagen, die keine Fluss-See-Schifffahrt abfertigen, haben heute wesentliche Kostenvorteile gegenüber solchen Standorten, die nicht den Regelungen des ISPS-Codes unterliegen. Eine zukünftige Anwendung von Regelungen zur Terrorabwehr ist deshalb auf ihre wettbewerblichen Folgen zu prüfen, insbesondere in Konkurrenz zu Schiene und Strasse.

Umweltbelastung durch Verkehr

Trotz des Anstiegs des Verkehrsaufkommens in den letzten Jahren wurde durch neue Technologien eine verhältnismässige Reduktion der Umweltbelastungen durch den Strassenverkehr ermöglicht. Eine Entkopplung des Verkehrsanstiegs von der Steigerung der Umweltbelastung ist somit möglich. Es muss daher kritisch hinterfragt werden, ob die ambitionierten Massnahmen der Kommission, Umweltbelastungen vor allem durch Beschränkungen des Strassenverkehrs zu reduzieren, wirklich sinnvoll und zweckmässig sind.

Problematisch bleibt das ungleiche Niveau der Massnahmen der einzelnen Mitgliedstaaten, um Schadstoffbelastungen weiter zu verringern. Es muss im Sinne gleicher Wettbewerbsbedingungen jedenfalls eine EU-weite Harmonisierung allfälliger Massnahmen wie z. B. Fahrverbote, Geschwindigkeitsbegrenzungen etc. angestrebt werden.

Bevor konkrete Aktionen zur Reduzierung der Umweltbelastung gestartet werden, sind gesicherte Kenntnisse über die Höhe dieser Belastungen und eine möglichst genaue Eruierung des Verursachers erforderlich. Durch die Orientierung an den effektiven Kosten ist eine ungerechtfertigte Anlastung der Umweltbelastung auf den Verkehr zu vermeiden.

Unerlässlich ist die Schaffung EU-weit einheitlicher, realistischer Schadstoffgrenzwerte, v. a. da die derzeit geltenden immissionsseitigen Grenzwerte als extrem niedrig und kaum einhaltbar eingestuft werden müssen.

Darüber hinaus muss eine ungleiche Anlastung der externen Umweltkosten auf die einzelnen Verkehrsträger vermieden werden. Es darf zu keinen Doppelbelastungen, etwa durch Steuern und Gebühren, kommen, die einerseits die verschiedenen Verkehrsträger ungleich belasten und andererseits die Verkehrsunternehmen der EU im Vergleich zu Verkehrsunternehmen aus nicht EU-Ländern schwächen. Die Umweltpolitik darf sich nicht zum Hebel für diskriminierende verkehrslenkende Massnahmen entwickeln.

Stauentwicklung

Wegen mangelnden Investitionen in die Hauptverkehrsrouten können bestehende Engpässe nur schwer beseitigt werden. Eine starke Stauanfälligkeit auf den Hauptverkehrsachsen, welche die Kapazitäten der Verkehrsachsen massiv einengt, ist die Folge. Dieser Entwicklung muss umso mehr entgegengetreten werden, als die staubedingten Kosten beträchtliche Ausmasse einnehmen. Dies gilt in besonderem Masse für die zunehmenden LKW-Rückstaus an den Grenzen der Europäischen Union zur Schweiz, verursacht durch das Nachtfahrverbot und die notwendige zolltechnische Behandlung an der EU-Aussengrenze. (Allein an den deutsch-schweizerischen Grenzen am Hochrhein sind dies über 70 Mio. Euro jährlich).

Strassenverkehrssicherheit

Grundsätzlich sinkt die Zahl der Verkehrstoten dank aktiver und passiver Massnahmen an Infrastrukturbauwerken und Fahrzeugen beständig. Um die Strassenverkehrssicherheit weiter zu erhöhen, sind gesteigerte Investitionen in die Strasseninfrastruktur unerlässlich. Dabei ist verstärkt der Einsatz neuer, moderner Technologien zu fördern. Die eingesetzten Informationssysteme müssen einen zwischenstaatlichen Vergleich gewährleisten. Das Strassennetz muss hinsichtlich risikoträchtiger Zonen analysiert und geprüft werden, um anschliessend adäquate Massnahmen zur Förderung der Strassenverkehrssicherheit zu treffen. Grosse Bedeutung kommt der Baustellen- und Tunnelsicherheit sowie dem Ausweisen von unfallträchtigen Stellen zu.

Soweit Sozialvorschriften zur Förderung der Strassenverkehrssicherheit beitragen, müssen Kontrollen und Sanktionen einen europaweiten Vergleich gewährleisten. Unterschiede bei der Anwendung sowie bei der Kontrolle und Ahndung der Sozialvorschriften dürfen nicht zu Wettbewerbsnachteilen führen. Darüber hinaus ist es notwendig, dass verstärkt freiwillige Initiativen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie beispielsweise das Projekt „Safety Driver“ in Österreich seitens der EU vermehrte Unterstützung erfahren.

Ein Beitrag zur Förderung der Strassensicherheit durch Strassenverkehrsunternehmen und deren Fahrer wird bereits durch die Implementierung der Richtlinie über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- und Personenverkehr geschaffen. Durch die Erhöhung der Qualifikation der Lenker wird das Unfallrisiko auf der Strasse verringert.

Was Massnahmen wie Alkoholkontrollen, Führerschein auf Probe, Senkung der zulässigen Promillegrenzen etc. betrifft, muss sichergestellt werden, dass diese wirklich der Verkehrssicherheit dienen und nicht Fiskalcharakter haben.

Finanzielle und wirtschaftliche Lage der Verkehrssektoren (Fragen 6 – 7)

Finanzielle Lage der Verkehrsunternehmen

Generell besteht die Tendenz, Subventionen der öffentlichen Hand an die Verkehrsträger sukzessive zu reduzieren und diese vermehrt zur Eigenwirtschaftlichkeit anzuhalten. Dies trägt dazu bei, dass viele Verkehrsunternehmen mit hohen Defiziten zu kämpfen haben. Diese Tatsache darf aber nicht zu Massnahmen verleiten, die dazuführen, dass der öffentliche Verkehr durch den Privatverkehr quersubventioniert wird.

Schwierigkeiten ergeben sich für die Verkehrsunternehmen der früheren EU-15 vor allem aufgrund des ungleich niedrigeren Kostenniveaus in den neuen Mitgliedstaaten, während der durch die Liberalisierung verschärfte Wettbewerb zusätzlich auf das Preisniveau drückt.

Des Weiteren verschlechtert sich die finanzielle Lage dadurch, dass Verkehrsunternehmen erhöhte Belastungen durch Steuern und Abgaben nur bedingt auf den Markt überwälzen können. Um dadurch bedingte Wettbewerbsdifferenzen auszuräumen, muss die Harmonisierung der Steuersysteme angestrebt werden. Da dies in den Zuständigkeitsbereich der Finanz- und Steuerpolitik fällt, die einstimmige Beschlüsse erfordert, wird dies nur schwer durchsetzbar sein. Daher ist zumindest die Vereinheitlichung der Bemessungsgrundlagen zu fordern, die jedoch nicht zu einer Erhöhung der derzeitigen Besteuerung im Verkehrsbereich führen darf.

Im Interesse der Sicherheit, etwa zur Unfallfallverhütung oder zum Schutz vor terroristischen Angriffen (insbesondere in der Luft- und in der Schifffahrt bzw. in den Häfen) werden Investitionen gesetzlich vorgeschrieben, die eine beträchtliche finanzielle Belastung darstellen. Diese Investitionen sind durch die öffentliche Hand zu tragen.

Der Erlass neuer Standards (z.B. umweltfreundlichere, abgasärmere Fahrzeugtechnologien) ist durch spezielle Förderprogramme zu unterstützen, wobei auch hier eine EU-weite Vereinheitlichung zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen anzustreben ist.

Infrastrukturinvestitionen und Finanzierungsperspektiven

Da der Infrastrukturausbau einerseits mit hohen Kosten verbunden ist, andererseits aber die Staaten nicht über ausreichende Budgetmittel verfügen, ist es notwendig, sämtliche Finanzierungsmöglichkeiten auszuschöpfen. Einerseits darf sich der Staat nicht seiner Rolle als Hauptinvestor entledigen. Andererseits sollte jedoch, in Fällen in denen es zweckmässig erscheint, die Mitfinanzierung durch private Investoren im Rahmen von PPP-Projekten gefördert werden. So sollen zeitliche Verzögerungen im

Infrastrukturausbau, die wiederum Kapazitätsengpässe verursachen, vermieden werden.

Eine weitere Einnahmequelle für den Infrastrukturausbau stellt die Nutzerfinanzierung dar, die zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen europaweit einheitlich gestaltet sein muss. Ebenso ist eine verursachungsgerechte Anrechnung der Gebühren zu gewährleisten. Verkehrsträger, die ohnehin einen hohen Infrastrukturdeckungsgrad aufweisen und zudem externe Kosten durch zu leistende Abgaben grossenteils decken, dürfen nicht zusätzlich belastet werden.

Wie die Europäische Kommission zutreffend festgestellt hat, wurden die Zeitvorgaben für den Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze bei weitem nicht eingehalten und nur ein Teil der angestrebten Projekte bisher verwirklicht. Der möglichst rasche Ausbau der Hauptverkehrsachsen ist jedoch eine unabdingbare Voraussetzung für die Realisierung des Binnenmarktes und die Beseitigung von Engpässen auf den begrenzten Wegekazitäten. Dies setzt verstärkte Bemühungen zur Aufbringung der notwendigen finanziellen Mittel ebenso voraus, wie eine Zweckbindung der Mauteinnahmen, die nicht als Sanierungsbeitrag für chronisch defizitäre Staatshaushalte verwendet werden dürfen.

Besondere Bedeutung kommt den grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekten wie beispielsweise dem Brenner Basistunnel oder der Rheintalschiene zu, die in grösstmöglichem Ausmass von EU-Kofinanzierungsmitteln profitieren sollten. Deren rasche Verwirklichung setzt eine enge Zusammenarbeit der betroffenen Mitgliedstaaten voraus.

Prioritäten für die Zukunft (Fragen 8 – 10):

Generell stellen eine effiziente Allokation der Ressourcen und eine ideologiefreie Förderung der Verkehrsträger Grundprämissen für eine funktionierende, marktgerechte Verkehrspolitik dar. Bemühungen zur Verbesserung der Verkehrspolitik müssen dort ansetzen, wo sie den grössten Nutzen erzielen. Dies bedeutet, dass der einseitige Schwerpunkt der EU-Finanzierung zugunsten von Eisenbahnprojekten zugunsten einer Priorisierung von Projekten mit dem höchsten Nutzen für die europäische Wirtschaft aufgegeben werden muss.

In diesem Sinne muss auch der Massnahmenkatalog des Weissbuchs durch Massnahmen ergänzt werden, die auf die Verbesserung der Strasseninfrastruktur abzielen. Die Beseitigung der Engpässe in den Verkehrsnetzen muss intensiver verfolgt werden. Der Mitteleinsatz muss sich dabei auf Infrastrukturen von vorrangiger Bedeutung konzentrieren. Insbesondere auf den Nord-Süd-Achsen und in Richtung neue Beitrittsstaaten muss die Strasseninfrastruktur leistungsfähiger gemacht werden. Dabei darf auch die Effizienzsteigerung der Grenzübergänge in Drittländer nicht ausser Acht gelassen werden.

In Anbetracht des steigenden Verkehrsaufkommens muss in Zukunft darüber hinaus verstärktes Augenmerk auf die Förderung von Verkehrsmanagementstrategien und auf die Anwendung neuer Technologien wie Telematikanwendungen etc. gelegt werden, da sie einen wesentlichen Beitrag zur Effizienzsteigerung des Verkehrs leisten können.

Die Umweltgesetzgebung der EU hat gravierende Auswirkungen auf die Verkehrswirtschaft gehabt. Verkehrswirtschaftliche Argumente spielten in der Umsetzung nur eine nachgeordnete Rolle. Im Sinne der Lissabon-Strategie müssen diese Aspekte verstärkte Berücksichtigung finden. Die bestehenden Richtlinien sind deshalb auf ihre negativen Folgen für Verkehr und Wachstum zu überprüfen und anzupassen.

Im Bereich der Wettbewerbspolitik ist der Fokus auf die Marktkonzentrationstendenzen zu setzen, die durch die staatlichen bzw. ehemals staatlichen Eisenbahnen und Postunternehmen bestimmt werden. Im Mittelpunkt muss der Wettbewerb stehen: Es muss verhindert werden, dass Fortschritte durch die Liberalisierung des Verkehrsmarktes durch staatlich finanzierte Oligopolisierungen konterkariert werden.

Die UECC ist eine Vereinigung von 75 Industrie- und Handelskammern aus den Benelux-Staaten, Frankreich, Deutschland, der Schweiz, Österreich, Ungarn, Slowakei, Rumänien und Bulgarien und vertritt die Interessen von ca. 2.5 Millionen europäischen Firmen. Sie setzt sich in ihrem Einzugsgebiet für die wirtschaftliche Entwicklung im weitesten Sinne ein und konzentriert ihre Aktivitäten auf Fragen der europäischen Verkehrspolitik zu Wasser, zu Lande und in der Luft sowie auf die mit dem Betrieb dieser Verkehrswege zusammenhängenden Fragen (Marktordnung, Verkehrslenkung, Umweltfragen, etc.).

Basel, 28.12.2005