

uecc



UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)
FÜR VERKEHRSPFRAGEN

UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (UECC)
POUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL (UECC)
VOOR VERVOERSVRAAGSTUKKEN

The Future of Transport – Stellungnahme der UECC

Im Jahre 2001 hat die EU-Kommission ein Weissbuch zur Europäischen Verkehrspolitik bis 2010 herausgegeben, zu welchem sich seinerzeit auch die UECC geäussert hatte. Im Rahmen der Debatte über die Entwicklungstendenzen im Verkehr während der kommenden 20-40 Jahre möchte die Union europäischer Industrie und Handelskammern für Verkehrsfragen (UECC) nunmehr die nachfolgenden Positionen festhalten.

Für die UECC – eine Vereinigung von 70 Industrie- und Handelskammern aus den Benelux-Staaten, Frankreich, Deutschland, der Schweiz, Österreich, Ungarn, Slowakei und Rumänien, welche die Interessen von ca. 2.5 Millionen europäischer Firmen vertritt – ist der Güterverkehr nicht Selbstzweck. Er steht vielmehr im Dienst der Versorgung der europäischen Konsumenten und der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmungen in Europa. Oberstes Ziel der Verkehrspolitik muss daher ein **gut funktionierendes, auf die Bedürfnisse von Konsumenten und Wirtschaft ausgerichtetes, effizientes Verkehrssystem** sein. Verbesserungen bezüglich der Klimapolitik sind durch eine Reduktion der Emissionen, und nicht durch eine Reduktion der Verkehrsmengen zu erzielen. Der Entscheid über die Nutzung der einzelnen Transportmittel ist von den Benutzern gemäss deren Nutzen-/Kosten-Kalkülen zu treffen, und nicht von der Politik.

Die UECC teilt die Auffassung, dass entsprechend der wirtschaftlichen Entwicklung *die Nachfrage nach Verkehrsleistungen auch in den kommenden zwanzig Jahren weiter steigen wird*. Dies ist eine logische Folge der Integration des Europäischen Binnenmarkts, der zunehmenden weltweiten Arbeitsteilung und der damit verbundenen Ausdehnung des Welthandels. Eine derartige Entwicklung ist im Übrigen eine wesentliche Voraussetzung für ein künftiges erneutes Wirtschaftswachstum und die Zunahme des Wohlstands in allen Regionen der Welt.

Zur Bewältigung der zusätzlichen Verkehrsleistungen ist zum einen eine bessere Nutzung der bestehenden Infrastruktur erforderlich, zum anderen ein Ausbau dieser Infrastruktur dort, wo Überlastungen heute schon die Effektivität und Effizienz des Verkehrssystems einschränken, oder wo derartige Einschränkungen absehbar sind.

Eine **bessere Nutzung der Infrastruktur** setzt den vermehrten Einsatz telematischer Systeme zur Verkehrslenkung, den Ausbau multimodaler Plattformen zur Optimierung des Einsatzes der verschiedenen Verkehrsträger und den Abbau von Regulierungen voraus, welche die Nutzung der einzelnen Verkehrsträger mehr und mehr einschränken (Nachtfahrverbote, sektorale Fahrverbote, künstliche Reduktion der Kapazitäten durch cap-and-trade-Systeme wie die derzeit diskutierte Alpenbörse oder weitere Verkehrseinschränkungen in den Städten auf der Strasse, Nutzungseinschränkungen wegen unterschiedlichen nationalen Regelungen auf der Schiene, Behinderung des Bahngüterverkehrs durch die einseitige Priorisierung des Personenverkehrs, zeitliche Einschränkungen für die Nutzung von Flughäfen).

Von grösster Bedeutung ist allerdings auch der **bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf den europäischen Hauptachsen**. Die UECC wehrt sich entschieden dagegen, dass ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nur noch in den peripheren EU-Staaten erfolgen, und in den EU-12-Ländern das Schwergewicht einzig auf dem Aufbau plurimodaler Plattformen liegen solle. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur darf nicht in erster Linie ein Instrument der Regionalpolitik sein. Eine gute und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur ist vielmehr eine Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft und für eine effiziente Güterversorgung der europäischen Konsumenten. Der Ausbau hat also primär dort zu erfolgen, wo Kapazitätsengpässe erkannt oder zu befürchten sind, d.h. dort wo schwergewichtig die Verkehrsleistungen anfallen. Die UECC hat auf die aus ihrer Sicht prioritären Ausbauprojekte auf der Strasse, im Schienenverkehr und im Bereich der Binnenschifffahrt immer wieder hingewiesen und sich für deren Inangriffnahme eingesetzt.

Damit das Ziel eines vollständig integrierten Verkehrssystems erreicht werden kann, in welchem jeder Verkehrsträger seine spezifischen Stärken einbringen und nutzen kann, sind weitere **Marktöffnungen und der Abbau von administrativen Hürden und von Verzerrungen in der Preisgestaltung** erforderlich. Während der Strassengüterverkehr über verschiedene Arten von Steuern, Mauten und Abgaben seine Kosten im Wesentlichen deckt, ist dies im Schienengüterverkehr noch keineswegs der Fall. Auch die Internalisierung der externen Kosten der einzelnen Verkehrsträger hat unter diesem Aspekt zu erfolgen. Die UECC wendet sich dabei strikt gegen die Anlastung von Staukosten an den Strassengüterverkehr. Diese Staukosten werden von den Verkehrsteilnehmern ohnehin selbst getragen, und sie werden zudem zum weitaus grössten Teil durch den Personenverkehr (Pendlerverkehr, Ferienverkehr), resp. das Zusammentreffen von Personen- und Güterverkehr verursacht.

Eine bessere **Verknüpfung von Raumplanung und Infrastrukturpolitik** wird von der UECC unterstützt. Problematisch ist vor allem, dass bei zentralen europäischen Verkehrsprojekten heute schon keine richtige Güterabwägung mehr gemacht wird, sondern lokale/regionale Interessen (Bsp. Sektorales Fahrverbot am Brenner) oder Umweltschutzforderungen (Bsp. Habitat-Richtlinie, Donauausbau Straubing-Vilshofen) über alle anderen Zielsetzungen gestellt werden. Damit werden für ganz Europa zentrale Infrastrukturprojekte massiv verzögert oder gar verunmöglicht.

Bezüglich der **Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur** ist gegen eine Verstärkung des Verursacherprinzips grundsätzlich nichts einzuwenden, solange die damit generierten Mittel auch vollständig dem Betrieb und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zugute kommen. Die UECC wendet sich aber entschieden gegen eine Alimentierung des allgemeinen Staatshaushalts aus Verkehrssteuern und –abgaben. Sie ist ganz im Gegenteil der Meinung, dass das zur Verfügung Stellen einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur durchaus eine staatliche Aufgabe ist, aus welcher sich die Mitgliedstaaten der EU nicht verabschieden können, weil ihnen aus politischen Gründen andere Aufgaben wichtiger erscheinen!

Die EU geht in ihren Überlegungen davon aus, dass die **Kosten des Verkehrs** weiter steigen werden, was die Logistikfirmen zu entsprechenden Optimierungen zwingt. So lange diese Kostensteigerungen marktwirtschaftlich begründet sind (steigende Energiekosten, steigende Unterhaltskosten für die Verkehrsinfrastruktur) ist dagegen nichts einzuwenden. Der weitaus grössere Teil der Kostensteigerungen in der jüngsten Vergangenheit ist jedoch auf behördlich verfügte Massnahmen zurückzuführen, wie etwa auf die massiv zunehmenden Kosten für die sogenannte "Sicherheit", deren Nutzen in keinem Verhältnis zu den damit verursachten Kosten steht, auf die Anlastung zusätzlicher Kosten oder auf Kosten, welche den Logistikfirmen aus Nutzungseinschränkungen entstehen. Eine Umkehr des Trends zu immer mehr Regulierung und immer höheren Datenforderungen der Öffentlichen Hand, der Verzicht auf weitere Regulierungen und administrative Hürden ist aus Sicht der UECC eine zentrale Forderung für die künftige Verkehrspolitik.

Der jetzt eingeschlagene Weg einer Steuerung des Verkehrs durch Bepreisung und Bevorzugung eines Verkehrsträgers führt weg von den Grundprinzipien der EU, freien Handel und freien Warenverkehr zum Wohle der Gemeinschaft zu fördern.

25.5.2009 /Fg

