



NEWSLETTER JUNI 2020

Auswirkungen der Coronakrise im Transport

Die getroffenen Massnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie stellten Wirtschaft, Gesellschaft und Politik während Monaten vor gewaltige Herausforderungen. Dazu zählte vor allem auch die Aufrechterhaltung der systemrelevanten Logistikketten durch die Transport- und Logistikwirtschaft. Aufgrund der unkoordinierten nationalen Einschränkungen waren grenzüberschreitende Transporte in vielen Branchen während Wochen akut gefährdet. Die Errichtung von Green Lanes brachte zwar etliche Verbesserungen, löste aber längst nicht alle Probleme. So war die Zu- und Ablieferung in einigen Ländern oft das grössere Problem als der Grenzübertritt, und auch der Zugang der in der Verkehrswirtschaft Beschäftigten zu ihren Arbeitsplätzen jenseits der Grenze erwies sich in einigen Ländern als Herausforderung.

Die UECC wandte sich mit ihren Forderungen an nationale und europäische Behörden und verlangte

- Eine Beschleunigung der Grenzkontrollen im Güterverkehr
- Eine Rückkehrgarantie für Lenker und Logistikbeschäftigte

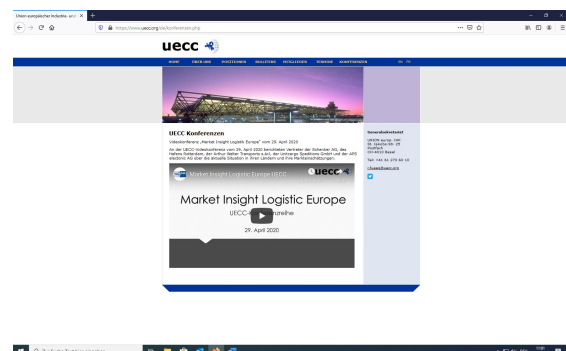
- Augenmass bei den Kontrollen innerhalb der Mitgliedsländer.

In ihrer Antwort wies die DG MOVE darauf hin, dass dank den Green Lanes die Wartezeiten an den meisten Binnengrenzen der EU deutlich reduziert werden konnten.

UECC Webinare

Zwischen März und Juni organisierte die UECC insgesamt vier Webinare zu den Entwicklungen in der Logistik während der Pandemie und gab Hinweise, wie Probleme bei der Güterversorgung über die Grenzen hinweg gemeistert werden können. Vertreter von IHK's und verschiedenen Unternehmen unterstützten dabei ihre Branchenkollegen mit konkreten Informationen über ihre Erfahrungen.

Die Webinare können auf der Website der UECC (www.uecc.org) auch nachträglich noch verfolgt werden.



Mit dem Rückgang der Fallzahlen und der langsamen Rücknahme der getroffenen Einschränkungen haben sich die Bedingungen für Güterversorgung allmählich wieder normalisiert. Die getroffenen Massnahmen haben den Zusammenbruch des Gesundheitswesens verhindert, die dadurch ausgelöste massive Wirtschaftskrise wird aber noch lange zu spüren sein.

Nach Auffassung der Unternehmer werden sich in Zukunft die Güterströme teilweise verlagern, und die Bedeutung der Lagerhaltung und redundanter Lieferketten für strategisch wichtige Komponenten dürfte zunehmen. Der online-Handel wird gestärkt aus der Krise hervorgehen, was das Transportvolumen weiter steigen lässt, aber auch den schon heute stark spürbaren Fahrermangel noch einmal akzentuiert.

Im Webinar vom 25. Juni 2020 ging Walter Goetz, Kabinettschef der EU-Verkehrskommissarin Valean, auf die von der EU in der Coronakrise getroffenen Massnahmen (Guidelines für Green Lanes, Gesetzgebung bezüglich verlängerter Gültigkeit von Dokumenten v.a. für den Transport, Guidelines für die Exit-Strategie und das 750-Mrd-Recovery-Paket) ein. Noch im laufenden Jahr sollen aufgrund der gemachten Erfahrungen Krisenpläne ausgearbeitet werden, damit künftig verstärkt proaktiv reagiert werden kann. Elemente des Green Lane-Konzepts sollen an den Grenzen zu Nicht-Schengen-Staaten weitergeführt und ein neues Weissbuch Verkehr ausgearbeitet werden. Die Zielsetzungen des Green Deals (Dekarbonisierung und Digitalisierung) bleiben unverändert, auch wenn die Investitionsfähigkeit der Wirtschaft durch die erlittenen Verluste stark angeschlagen ist.

Jahr der Schiene 2021

Die EU-Kommission sieht vor, das Jahr 2021 zum «Europäischen Jahr der Schiene» zu erklären. Aktuelle Umfragen zufolge hat der Individualverkehr durch die Pandemie und die von den Staaten verfügbaren Massnahmen stark an Bedeutung gewonnen. Ein „Europäisches Jahr der Schiene“ könnte daher mithelfen, dass die Schiene das verlorene Vertrauen teilweise wieder zurückgewinnen kann. Dazu müssen die vorgesehenen Informations- und Marketingmassnahmen zugunsten der Schiene allerdings passgenau auf die Erfahrungen aus der Krise zugeschnitten werden.

Die UECC forderte in ihrer Eingabe an die Kommission daher folgende Schwerpunkte zu setzen:

1) Aus der Krise lernen - Offene Grenzen erhalten:

Einschränkungen des grenzüberschreitenden Güterverkehrs, Grenzkontrollen und -abfertigungen einschliesslich aller Formalitäten müssen auch in Krisenzeiten auf ein Minimum reduziert werden. Nationale und regionale Alleingänge sollten in Europa der Vergangenheit angehören.

2) Logistik wertschätzen – Schienengüterverkehr stärken

Die Transport- und Logistikwirtschaft ist systemrelevant, weil sie Lieferketten und damit die Versorgung sicherstellt. Während der Corona-Krise zeigt sich dies deutlicher denn je. Der Kombinierte Verkehr und die Multimodalität sowie die Bildung von redundanten und multimodalen Lieferwegen sind dringend zu fördern. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu stärken, sollten grenzüberschrei-

tende Interoperabilität, Digitalisierung, Automatisierung, Zuverlässigkeit sowie der Abbau von administrativen Hindernissen vorangebracht werden.

3) Vertrauen in den Schienenverkehr zurückgewinnen

Um die während der Corona-Krise verlorenen Marktanteile zurückzugewinnen, müssen grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehre so schnell wie möglich wieder auf ihr vorheriges Angebot hochgefahren werden. Vereinbarungen auf europäischer Ebene, zukünftig einen kompletten Stillstand zu vermeiden sowie attraktive, grenzüberschreitende Angebote und damit verbundene Marketingmaßnahmen sind rasch erforderlich.

Hat die EU-Kommission beim Green Deal ihre Kompetenzen überschritten ?

Gemäss einem Rechtsgutachten des Europäischen Parlaments hat die EU-Kommission nicht das Recht, sich die Kompetenzen zur Festlegung der einzelnen Schritte zum Erreichen der Emissionsziele des Green Deals selbst zu erteilen. Befürchtet wurde insbesondere, dass die Kommission mit dem vorgeschlagenen Klimagesetz ohne vorherige Absprache Ziele für die Mitgliedsländer festlegen wolle.

Angesichts der zu erwartenden massiven Rezession ist der Green Deal derzeit ohnehin keine Priorität mehr. Zuerst muss die Wirtschaft die Auswirkungen der Krise überwinden, bevor sie wieder mit neuen Forderungen belastet werden kann.

Klimapolitik im Luftverkehr

In seiner Antwort auf die UECC-Resolution setzte sich das deutsche Verkehrsministerium für international abgestimmte und akzeptierte Massnahmen und für eine rechtzeitige und vollständige Implementierung von CORSIA in die Emissionshandelsrichtlinie ein. Wie das konkret geschehen solle, könne derzeit allerdings noch nicht gesagt werden. Deutschland unterstützt auch die Entwicklung neuer Antriebsformen und umweltschonender Flugzeugtechnologien. Alternative Kraftstoffe, insbesondere synthetisches Kerosin, hätten dabei grosses Potential, und deren Förderung sei daher ein wichtiger Bestandteil des Klimaschutzprogramms 2030.

Single European Sky

In seiner Antwort auf die UECC-Resolution zum Single European Sky wies das deutsche Verkehrsministerium auf die «Airspace Architecture Study» hin, welche eine grundlegende technische, betriebliche und organisatorische Umgestaltung des Luftverkehrsmanagements postuliert, in deren Mittelpunkt die Einführung digitaler System und eine Flexibilisierung des Einsatzes der Fluglotsen und verbesserte Schnittstellen zwischen den Zentralen stehen. Diese technologischen Weiterentwicklungsmöglichkeiten hätten erhebliches Potential, um bereits auf der Basis der heutigen Rechtsordnung die Kapazitäten im europäischen Luftraum zu erhöhen.

Ökonomische Auswirkungen des Niedrigwassers 2018

Eine kürzlich abgeschlossene Studie des Erasmus Centre for Urban Transport Economics kommt zum Schluss, dass sich die negativen Auswirkungen des Niedrigwassers im zweiten Halbjahr 2018 allein in Deutschland und den Niederlanden auf 2.7 Mrd. Euro beliefen. Die Binnenschifffahrt selbst profitierte von höheren Frachtraten und Zuschlägen, welche die Mehrkosten für Personal und Brennstoffe mehr als kompensierten. Für die Verlagerer dagegen erhöhten sich die Transportkosten um knapp eine halbe Milliarde Euro, und es waren auch höhere Lagerkosten zu verzeichnen. Wesentlich stärker ins Gewicht fielen allerdings die Produktionsausfälle, welche mit 2.2 Mrd. Euro zu Buche schlugen. Verbesserungen in der Infrastruktur sind auch von daher

dringend, um das Wasserstrassennetz widerstandsfähiger gegen Niedrigwasser zu machen.

UECC-Agenda 2020/21

Arbeitsgruppe

30. September 2020, Ort noch offen
März 2021, Ort noch offen

Vorstand

1. Oktober 2020, Ort noch offen
März 2021, Ort noch offen

Generalversammlung 2020

März 2021, Ort noch offen

Herausgeber:

Union Europäischer Industrie- und Handelskammern für Verkehrsfragen

Generalsekretär: r.fueeg@uecc.org

Büro Brüssel: m.ghecea@uecc.org

Internet: www.uecc.org