



NEWSLETTER MÄRZ 2018

UECC fordert Rheinanliegerstaaten zu mehr Verstärkung und Koordinierung von Sanierungsmaßnahmen auf

Die UECC fordert in ihrer an der Generalversammlung 2018 in Mannheim beschlossenen Resolution, dass die Erhaltung kritischer Infrastrukturen wie z. B. Brücken auf internationalen Verkehrsachsen sichergestellt wird und dass dringende Sanierungen auch kurzfristig durch ausreichende Finanzmittel in den Nationalstaaten ermöglicht werden. Mittels einer Verstärkung der Finanzmittel für den Infrastrukturerhalt soll der Neuentstehung von Sanierungsstaus vorgebeugt werden. Baumassnahmen auf überregional bedeutsamen Achsen sind besser aufeinander abzustimmen und gut geeignete Ausweichstrecken sind frühzeitig auszuweisen und zu kommunizieren.

In einer Erhebung im Winter 2017/18 hatte die UECC nämlich festgestellt, dass 43 Prozent der Fernstrassenbrücken über den Rhein sowie 16 Prozent der Eisenbahnbrücken in unterschiedlich starkem Masse Sanierungsfälle sind. Zählt man marode Vorlandbrücken hinzu, sind es noch

deutlich mehr. Vielfach wurden bereits Verkehrsbeschränkungen oder Sperren umgesetzt bzw. sind diese in naher Zukunft zu erwarten. Dies führt zu erheblichen Umwegen, Zeitverlusten und Mehrkosten für Pendler und Unternehmen.

RHEINBRÜCKEN IM HERZEN EUROPAS

Viel Sanierungsbedarf zum Erhalt der Verbindungsfunktion



Zuätzlich sind auch viele Verkehrswege im Zulauf zu den Rheinbrücken sanierungsbedürftig, was weitere Ver-

kehrseinschränkungen nach sich ziehen dürfte.

Neue Vorstandsmitglieder

Walter Keilbart und Dr. Andreas Richter sind Ende 2017 in den Ruhestand getreten, Alexander Klacska und Elisabeth Rothmüller haben ihren Rücktritt aus dem Vorstand auf die Generalversammlung 2018 hin bekanntgeben. Diesen langjährigen Vorstandsmitgliedern sei an dieser Stelle ein herzliches „Dankeschön“ gesagt! Als Nachfolger wurden gewählt Dr. Andreas Freundt (IHK Aschaffenburg), Dr. Hans Jürgen Reichardt (IHK Stuttgart) sowie Franz Glanz (Cargo Center Graz). Alle drei haben zum Teil bereits während Jahren in der Arbeitsgruppe mitgewirkt.

UECC-Forum 2. März 2018

In Zusammenarbeit mit der IHK Rhein-Neckar richtete die UECC am 2. März 2018 ihr zweites Wirtschaftsforum Verkehr aus.



Foto: Thomas Rittelmann/IHK Rhein-Neckar

In einem engagierten Referat beleuchtete der baden-württembergische Verkehrsminister **Winfried Hermann** aktuelle und künftige Herausforderungen des Güterverkehrs am Beispiel der Rheinachse. Er machte

dabei klar, dass die Mannheimer Akte auch künftig nicht in Frage gestellt werde, da die freie Fahrt auf dem Rhein wichtig für das Erreichen der Verlagerungsziele sei.

Die freie Fahrt im Güterverkehr sei heute hingegen weder für Strasse noch Schiene realisiert, und es bestehen unzählige Hindernisse, anders als beim PKW. „Freie Fahrt“ sei aber nicht Selbstzweck, sondern müsse der Wohlfahrt dienen. Für die Zukunft sei es entscheidend, dass das Verkehrswachstum vom Wirtschaftswachstum abgekoppelt werde. Eine weiterhin parallele Entwicklung sei schlicht nicht nachhaltig.

Das Klimaabkommen von Paris sei ein "Imperativ der Politik". Daran habe sich die Verkehrspolitik anzupassen, weil der Verkehr 30 % des CO₂-Ausstosses produziere. Die Beschränkung des Anstiegs auf maximal 2 Grad müsse umgesetzt werden, aber nicht durch erzwungene Verlagerungen des Bestehenden, sondern durch Kanalisierung des Zuwachses auf umweltfreundlichere Verkehrswege. Zur Erreichung der Klimaziele genügten die im Bundesverkehrswegeplan genannten Projekte allerdings nicht. Es fehlten viele kleinere Massnahmen mit grosser Wirkung: Lückenschluss, Elektrifizierung der Eisenbahn auf Nebenstrecken, etc.

In der **Podiumsdiskussion** forderte der BASF-Vertreter Dr. Andreas Backhaus mehr Technologieeinsatz (z.B. autonomes Fahren), geeignete Umfahrungswege bei Sanierungen und eine bessere Information der Einwohner über die Bedeutung des Güterverkehrs. Roland Hörner vom Verband der Binnenhäfen wehrte sich gegen weitere Wohnprojekte in den Binnenhäfen, welche höchst negative Auswirkungen auf den Güterumschlag

haben. Dr. Christian Moser forderte, dass die bestehenden Verkehrswege von etlichen der überbordenden Vorschriften befreit werden. Die Vorschriften für Bahn und Strasse sollten sich wieder vermehrt an den Regulierungen orientieren, welche sich schon im 19. Jhdt. bewährt haben und weniger von nationalem Protektionismus geprägt waren.

Erleichterungen bei Entsendungen

Sowohl in Frankreich als auch in Luxemburg ist etwas Bewegung in die Anforderungen bezüglich Entsendungen gekommen. Frankreich verzichtete vorläufig darauf, für die Entsendemeldungen Gebühren zu erheben, und Luxemburg setzte Pflichten bzgl. Entsendemeldung und Einhaltung der Mindestlöhne für entsandte Fahrer im grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr aus.

Blockabfertigung am Brenner

Die Tiroler Regierung setzt weiterhin alles daran, den alpenquerenden Verkehr über den Brenner zu reduzieren. Bis der Brennerbasistunnel und seine Zulaufstrecken aber die für eine Verlagerung erforderlichen Kapazitäten aufweisen, dürften noch viele Jahre verstreichen. Die Tiroler Landesregierung möchte daher eine Verkehrsverlagerung hin zu anderen Alpenpässen durch eine höhere Brennermaut und eine Obergrenze für die Zahl der Fahrten über den Brenner erzwingen. Die Sanierung der Europabrücke könnte Gelegenheit dazu geben, derartige Massnahmen „auszuprobieren“. Wie im vergangenen Jahr ist bei hohem Verkehrsaufkommen auch wieder eine Blockabfertigung für LKWs geplant, welche

allerdings beim letzten Mal weit weniger gravierende Auswirkungen hatte als befürchtet und künftig frühzeitiger angekündigt werden soll. Besser geeignete Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs, wie etwa die Aufhebung des Nachtfahrverbots, bleiben allerdings nach wie vor tabu.

Evening Debate 2018

Die bereits traditionelle Evening Debate der UECC mit Stakeholders aus Brüssel wird am 26. September 2018 stattfinden. Sie wird sich mit der Digitalisierung im Verkehr, und hier insbesondere mit selbstfahrenden LKW, Platooning und dem Einsatz von Drohnen im Güterverkehr befassen.

Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in deutschen Städten

Das deutsche Bundesverwaltungsgericht entschied vor kurzen, dass Fahrverbote für Dieselfahrzeuge als „ultima ratio“ zur Einhaltung der Klimaziele zulässig sind. Die Belastungen gehen zwar laufend zurück, liegen aber an einigen Stellen über den (politisch) definierten Grenzwerten, welche ausserhalb Europas deutlich höher angesetzt wurden. Fahrverbote müssen aber verhältnismässig sein, womit wohl allzu grosser Schaden vom Wirtschaftsverkehr abgewendet werden kann und auch nur wenige Städte betroffen sind. Zudem geht die Erneuerung der Fahrzeugflotten in einigen Städten rascher vorwärts als erwartet, was die Emissionen ebenfalls reduziert.

Einzelne Städte haben bereits mit der Umsetzung begonnen, und auch in anderen Europäischen Staaten haben Städte (z.B. Genf) grossen Gefallen

am Urteil gefunden und wollen Projekte umsetzen. In Frankreich hat dagegen nur der Staat die Kompetenz zu derartigen Massnahmen, die Städte können nur gesamthaft Fahrverbote aussprechen. In Österreich sind die Überschreitungen der Grenzwerte weniger stark ausgeprägt. Das Land setzt daher eher auf Geschwindigkeitsbeschränkungen und die Effekte der Erneuerung der Fahrzeugflotte.

Nicht auszuschliessen ist allerdings, dass in Deutschland der politische Druck auf Fahrverbote durch die bekannten Lobbyorganisationen weiter zunimmt und mit privaten Messstationen („Crowdmessung“) an besonders exponierten Stellen unterstützt wird.

UECC-Agenda 2018/19

Arbeitsgruppe

26. September 2018, Brüssel (B)

Vorstand

27. September 2018, Brüssel (B)

Evening Debate 2018

26. September 2018, Brüssel (B)

Generalversammlung 2019

7./8. März 2019, Luxemburg (LU)

Herausgeber:

Union Europäischer Industrie- und Handelskammern für Verkehrsfragen

Generalsekretär: r.fueeg@uecc.org

Büro Brüssel: m.ghecea@uecc.org

Internet: www.uecc.org