



NEWSLETTER MÄRZ 2019

UECC Konferenz «Verkehr und Mobilität» in Luxemburg

Am 8. März 2019 organisierte die UECC gemeinsam mit dem Cluster of Logistics und der Handelskammer Luxemburg einen Kongress zur "Europäischen Politik in Verkehr und Logistik" mit mehr als hundert Teilnehmenden.



Präsident Christoph Juen stellte die wichtigsten Forderungen der UECC an die Europäische Verkehrspolitik vor, und Roland Fox, Direktor des Amtes für Brücken und Strassen sprach über Luxemburgs Strategie zur Bewältigung der vielen Staus, welche durch die beinahe 170'000 Pendler aus Frankreich, Belgien und Deutschland verursacht werden: Das Infrastrukturbudget wird verdoppelt, die Autobahn

A3 zwischen Luxemburg und Frankreich auf sechs Spuren ausgebaut, die Tramverbindungen werden verlängert und der Öffentliche Verkehr innerhalb des Landes wird ab März 2020 gratis.

Professor Benny Mantin von der Universität Luxemburg zeigte die aktuellen Probleme der verschiedenen Verkehrsträger auf. Die Schiene wird wegen der bestehenden Qualitätsprobleme (Frequenz, Geschwindigkeit, Zuverlässigkeit) ungenügend genutzt, die Wasserstrassen haben Probleme wegen der zunehmenden Perioden mit Niedrigwasser und im Strassenverkehr fehlen beinahe 200'000 Fahrer. Der Anteil des Strassenverkehrs am CO₂-Ausstoss liegt bei 27 % und das Weissbuch Verkehr aus dem Jahre 2011 verlangt, dass der Marktanteil der Schiene bis 2030 von 18% auf 30% steigen solle. Derzeit liegt er allerdings nach wie vor immer noch gleich hoch wie im Jahre 2011....

Gemäss Eric Lampert von der CFL bedeutet ein Marktanteil von 30 % eine Verdoppelung des Güteraufkommens der Schiene, da die Verkehrsmenge bis 2030 um weitere 30 % steigen dürfte. Er wies auf zwei Herausforderungen im Schienenverkehr hin: die Gesetzgebung in

Europa, welche nach seiner Auffassung derzeit in die falsche Richtung geht, und betriebliche Herausforderungen (Ausbau der Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern um "door-to-door"-Lösungen anbieten zu können).

David Cau von Ernst&Young erwartet grosse Veränderungen im Verkehr. Die Technologie existiert bereits und ist im Versuchsstadium, aber die Akzeptanz könnte zum Problem werden. Zudem hinkt die Gesetzgebung hinterher und behindert Innovationen. Ein Testprojekt in Hamburg zeigte auf, dass Veränderungen in der Einstellung der Firmen zum Verkehr nicht nur Verbesserungen für die Umwelt bedeuten, sondern sich auch rechnen können.

Die Podiumsdiskussion zwischen Politikern und Unternehmern zeigte, dass heute noch viele Hindernisse im grenzüberschreitenden Verkehr bestehen (z.B. können 44-Töner innerhalb Frankreichs und innerhalb der Benelux-Staaten eingesetzt werden, sie dürfen aber die Grenze nicht überqueren). Im Eisenbahnverkehr existiert der gemeinsame Markt noch kaum. Grenzüberschreitende Fahrten scheitern manchmal nur schon daran, dass die Lokomotivführer die Sprache jenseits der Grenze nicht beherrschen.

Die grössten Herausforderungen für Logistikunternehmungen sind heute die fehlende Transportkapazität, die ungenügende Flexibilität des Angebots und der zunehmende Fahrermangel. Die Digitalisierung macht Fortschritte, und neue Lösungen (wie etwa der elektronische Frachtbrief, die Interoperabilität der Erfassungsgeräte für die Mauten und die Möglichkeit, bei Strassenkontrollen die notwendigen Dokumente elektronisch vorzuhalten)

werden Verbesserungen bringen. Georges Bach, MEP, befürchtet allerdings, dass das 1. Mobilitätspaket in der laufenden Legislatur nicht mehr verabschiedet wird, da zu viele Meinungsdivergenzen zwischen den Staaten an der Peripherie der EU und jenen im Zentrum bezüglich Sozialvorschriften, Kabotage und Entsendungen bestehen.

Evaluation des TEN-T Programms

In ihrer Stellungnahme zur Evaluation des Ten-T Programms bestätigte die UECC, dass das Programm Verbesserungen in der Europäischen Verkehrsinfrastruktur mit sich brachte. Sie unterstrich die Bedeutung einer gesicherten Finanzierung seitens der EU. In der nächsten Periode sollte das Budget für finanzielle Beihilfen erhöht werden.

UECC Positionen zur Europäischen Verkehrspolitik

Wie bereits vor fünf Jahren publizierte die UECC im Hinblick auf die Wahlen zum EU-Parlament ihre wichtigsten Positionen in der Verkehrspolitik in einer Broschüre, welche an die Kandidierenden verteilt werden und die Positionen der UECC auch bei Gesprächen mit Politikern leicht verständlich darstellen soll.

Präsident Christoph Juen ging am UECC-Verkehrskongress in Luxemburg auf einzelne dieser Positionen ein. Der bedarfsgerechte Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur ist für die Wirtschaft von grösster Bedeutung, und deren Finanzierung muss langfristig gesichert werden. Zur Förderung der Multimodalität muss ein fairer

Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsträgern geschaffen werden. Im Strassengüterverkehr ist Innovation zu ermöglichen, und im Schienenverkehr sollte die Liberalisierung vorangetrieben werden. Die Wasserstrassen müssen auch in den häufiger werdenden Niedrigwasserperioden funktionsfähig bleiben. Die negativen Effekte der Mobilität sollten nicht durch Regulierungen und Verbote minimiert werden, sondern durch Anreize und technischen Fortschritt.

Die Broschüre ist in Deutsch und Englisch verfügbar und wird allen UECC-Mitgliedern demnächst zugestellt.

Autonomes Fahren auf der Wasserstrasse

Eine Studie aus Duisburg zeigt die Möglichkeiten des autonomen Fahrens in der Binnenschifffahrt auf. Die Sicherheit kann weiter verbessert werden, und weniger Personal auf den Schiffen könnte auch kleinere Frachten wirtschaftlich machen. Eine stärkere Automatisierung der Schiffe verbessert das Zusammenwirken mit den bereits hochautomatisierten Abläufen in den Häfen. Aber der Weg von Stufe 1 (händische Steuerung) bis Stufe 5 (vollautomatisiert, ohne Bordpersonal) ist noch weit. Zudem sind die Schiffsbauer – anders als in der Automobilindustrie – nicht Treiber des Fortschritts auf diesem Gebiet, weshalb öffentliche Förderung notwendig ist. Aktuelle Regulierungen verhindern weitere Automatisierungen ebenfalls (z.B. die Forderung, dass Schiffe in Schleusen von Hand gesichert werden müssen). In einem nächsten Schritt müssen Teststrecken definiert werden, auf denen autonomes Fahren ausprobiert werden kann.

Öffentlicher Verkehr in Luxemburg wird ab 2020 gratis

Um die Staus während Stosszeiten zu verringern wird Luxemburg ab 2020 im öffentlichen Verkehr innerhalb des Lands ab 2020 keine Fahrpreise mehr erheben. Da diese bisher ohnehin nur etwa 5 % der gesamten Kosten abdecken, wird der Wegfall dieser Einnahmen als tragbar erachtet. Tests mit kostenlosem öffentlichem Verkehr in einzelnen französischen Regionen zeigten, dass diese Massnahme in der Tat zu einer höheren Nachfrage führt.

UECC Evaluation des Weissbuchs Verkehr 2011

Das Weissbuch Verkehr 2011 definiert vier strategische Felder mit insgesamt 24 Initiativen, welche in unterschiedlichem Ausmass realisiert worden sind.

Die *Liberalisierung des Schienenverkehrs* in den Mitgliedsstaaten ist unterschiedlich weit gediehen und muss weiter vorangetrieben werden. Die UECC verlangt den diskriminierungsfreien Marktzugang und den Abbau von technischen Hürden im grenzüberschreitenden Verkehr.

Auf dem Weg zu einem *einheitlichen europäischen Luftraum* wurden Teilziele, aber noch keine befriedigende Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen erreicht. Dazu zählt z.B. die strikte Orientierung am Klimaschutzinstrument CORSIA.

Mit dem *Road Package* sollen Vorschriften harmonisiert werden. Einige dieser Regulierungen gehen jedoch zu weit. Flexiblere Lenk- und Ruhezeiten sind nötig, und auch eine

Unterscheidung in regionalen und internationalen Verkehr ist nötig.

Den *negativen Auswirkungen der Mobilität* muss mit Anreizen und technologischen Fortschritt begegnet werden und nicht mit der Einschränkung, Vermeidung oder Verteuerung von Verkehr.

Die *Internalisierung externer Kosten* ist europaweit einheitlich zu berechnen, und es dürfen nur unstrittige externe Kosten internalisiert werden. Zudem ist auch der externe Nutzen zu berücksichtigen. Die Einnahmen aus der Internalisierung müssen zweckgebunden und vollständig in die Verkehrsinfrastruktur zurückfliessen.

Bei der *Erreichung von Klimaschutzzielen* darf die Wirtschaft nicht durch unrealistische Verlagerungsziele in eine ineffiziente Transportorganisation gezwungen werden. Pauschale Klimaschutzziele für den Verkehrssektor oder gar für einzelne Verkehrsträger berücksichtigen nicht, dass es effizienter sein könnte ein gesamtwirtschaftliches Klimaziel, z.B. CO₂-Reduktionsziel, vorzugeben und den Markt die Verteilung auf die Branchen regeln zu lassen.

Europäische Vorgaben sollten technologieoffen gestaltet werden, damit neue Antriebstechnologien und multimodale Transportmöglichkeiten gleichberechtigt weiterentwickelt werden können. Die Möglichkeiten der Digitalisierung und Automatisierung des Verkehrs müssen weiter erforscht und gefördert werden, insbesondere im Stadtverkehr.

Der Neu- und Ausbau sowie Erhalt der Transeuropäischen Netze (TEN) ist von grösster Bedeutung, wobei für die UECC Lückenschlüsse und Engpassbeseitigungen höchste Priorität haben.

Zu nennen sind hier insbesondere der Rhein-Alpen-Korridor, die Magistrale für Europa (Paris–Budapest/Bratislava), die Tauern-Phyrrn-Schober-Achse, der Scan-Med-Korridor und die Verbindung des TEN-Netzes zur „Belt and Road Initiative“.

„*Connecting Europe Facility*“ (CEF) hat sich bewährt und muss über 2021 hinaus weitergeführt und erhöht werden. Das Teilbudget „Militärische Mobilität“ sollte in das allgemeine CEF-Budget eingehen.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erfordert eine *langfristig ausreichende Finanzierung*. Hierzu könnte der Systemwechsel hin zur Nutzerfinanzierung der einzelnen Verkehrsträger einen wichtigen Beitrag leisten, falls die so generierten Einnahmen zweckgebunden in die jeweilige Infrastruktur zurückfliessen. Zugleich müssen bestehende Verkehrssteuern reduziert werden um die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrssektors nicht zu gefährden.

Autonomes Fahren entwickelt sich derzeit ausgesprochen rasant und autonom fahrende Fahrzeuge haben das Versuchsstadium längst erreicht. Es ist daher wichtig, für diese neue Technologie europaweit einheitliche Rahmenbedingungen zu schaffen, welche auch die noch ungelösten rechtlichen und ethischen Fragen sowie technische Zwischenstufen wie etwa Platooning oder ferngesteuertes Fahren einbeziehen.

Die UECC schlägt vor, im Weissbuch Verkehr ein besonderes Kapitel zu diesen Fragen zu ergänzen.

UECC-Agenda 2019/2020

Arbeitsgruppe

25. September 2019, Brüssel (B)
5. März 2020, Zürich (CH)

Vorstand

26. September 2019, Brüssel (B)
6. März 2020, Zürich (CH)

Evening Debate 2019

25. September 2019, Brüssels (B)

Generalversammlung 2020

6. März 2020, Zürich (CH)

Herausgeber:

Union Europäischer Industrie- und Handelskammern für Verkehrsfragen

Generalsekretär: r.fueeg@uecc.org

Büro Brüssel: m.gheca@uecc.org

Internet: www.uecc.org