



# NEWSLETTER MÄRZ 2020

## Christian Moser erneut zum Präsidenten der UECC gewählt

An der Generalversammlung vom 6. März 2020 in Zürich wurde Dr. Christian Moser (A) für das laufende Jahr erneut zum Präsidenten der UECC gewählt. Er hatte diese Funktion bereits von 2014 bis 2017 inne.

Christian Moser folgt auf Dr. Christoph Juen (CH), welcher die UECC seit 2017 präsidiert hat und das Amt turnusgemäss abgab. Angesichts seiner Verdienste wurde er von der Generalversammlung zum Ehrenmitglied ernannt.



«Schlüsselübergabe» des bisherigen Präsidenten Christoph Juen an Christian Moser

Neben der Leitung und Vertretung der UECC wird Dr. Christian Moser vor allem neue Strukturen und eine neue Aufgabenverteilung innerhalb der UECC ab 2021 erarbeiten und umsetzen müssen.

## UECC fordert rasche Umsetzung des Single European Sky

Die UECC hält die Einführung eines einheitlichen europäischen Luftraums für überfällig. Sie fordert deshalb die Regierungen von Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Österreich und der Schweiz auf, zusammen mit den anderen europäischen Staaten die Realisation des Single European Sky endlich entschlossen voranzutreiben, um Europas Erreichbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit auch in Zukunft zu sichern.

Durch die steigende Nachfrage nach internationaler Mobilität nimmt die Anzahl Flugbewegungen in Europa Jahr für Jahr zu, ausser natürlich im laufenden Jahr. Der europäische Luftraum ist in seiner gegenwärtigen Struktur dadurch längst an seine Kapazitätsgrenzen gestossen, was sich an der Zunahme von Verspä-

tungen im Luftverkehr manifestiert. Die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte und die Sicherung der Lieferketten werden dadurch geschwächt.

Hauptursache für die Verspätungen ist die stark fragmentierte und ineffiziente Gliederung des europäischen Luftraums. Derzeit existieren 27 nationale Lufträume, die wiederum in insgesamt 650 kleine Sektoren aufgeteilt sind. Aufgrund ungenügender Kapazitäten einiger Luftraumüberwachungsorganisationen müssen zahlreiche Umwege geflogen werden. Die durchschnittliche Flugstrecke eines Flugs verlängert sich dadurch um 42 km. Dies führt neben Verspätungen auch zu einer Erhöhung des Treibstoffverbrauchs und damit zu mehr Emissionen von Treibhausgasen.

Zur Vermeidung dieser Effizienzverluste ist eine Konsolidierung der Flugsicherung zwingend. Das EU-Parlament verabschiedete bereits vor 16 Jahren die gesetzlichen Grundlagen zur Integration, Harmonisierung und Modernisierung der europäischen Flugsicherung. Aufgrund nationaler Widerstände und der mangelnden Bereitschaft zur europaweiten Zusammenarbeit ist die ursprünglich für 2020 geplante Einführung des SES-Luftraums jedoch auf unbestimmte Zeit vertagt worden. Dies hat die UECC zu ihrer Intervention veranlasst.

## **Öffentlicher Verkehr in Luxemburg jetzt gratis**

Seit kurzem erhebt Luxemburg keine Fahrpreise mehr im öffentlichen Verkehr. Damit sollen der Strassenverkehr insgesamt und speziell auch die Staus zu den Hauptverkehrszeiten verringert werden. Da die Einnahmen im öffentlichen Verkehr bisher nur etwa 5 % der gesamten Kosten

abdeckten, wurde deren Wegfall als tragbar erachtet.

## **UECC zur Klimapolitik im Luftverkehr**

Anlässlich der Sitzung der Arbeitsgruppe im März 2020 in Zürich beschäftigte sich die UECC eingehend mit Fragen des Luftverkehrs. Neben dem Single European Sky stand insbesondere die Klimapolitik im Luftverkehr im Mittelpunkt der Diskussionen.

Die UECC fordert eine Klimapolitik im Luftverkehr, die auf folgenden Grundsätzen aufbaut:

- Konsequente weltweite Umsetzung des globalen CO<sub>2</sub>-Kompensations-Systems CORSIA;
- Keine Doppelbelastung des Luftverkehrs durch CORSIA und das Europäische Emissionshandelssystem EU-ETS;
- Schaffung von Rahmenbedingungen, welche die Verwendung von alternativen Treibstoffen und umweltfreundlichen Technologien im Luftverkehr begünstigen.

Nationale Alleingänge, die über die genannten Punkte hinausgehen, sind klimapolitisch nicht zielführend und ziehen in den jeweiligen Wirtschaftsräumen nur unnötige Wettbewerbsnachteile mit sich.

Um die globale Herausforderung des Klimawandels wirksam anzugehen, bedarf es grenzüberschreitender Ansätze. Mit dem Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) verfügt die

Luftfahrt über ein Klimaabkommen, welches bereits gut 80 % der internationalen Flugleistungen abdeckt und die Fluggesellschaften verpflichtet, ab dem 1. Januar 2021 ihre auf internationalen Flügen entstandenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auszugleichen, soweit sie über dem Niveau von 2020 liegen. Ab 2027 werden die UN-Auflagen (bis auf wenige Ausnahmen) auf sämtliche UN-Mitgliedsstaaten ausgeweitet. Somit darf der internationale Luftverkehr künftig nur noch CO<sub>2</sub>-neutral wachsen. Zusätzlich arbeitet die ICAO an einem Massnahmenplan zur Absenkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs.

Um die Emissionen in den kommenden Jahrzehnten absenken zu können, sind aber auch technologische Lösungen erforderlich. Ein wesentlicher Teil der Lösung werden nicht-fossile Brennstoffe sein, die so genannten «Sustainable Aviation Fuels (SAF)». Diese sind heute allerdings noch drei bis acht Mal teurer als konventioneller Treibstoff und können auch noch nicht in genügenden Mengen hergestellt werden.

## **Green Deal der Kommission**

Die EU-Kommission hat einen ambitionierten Plan vorgelegt, mit welchem sie die EU bis 2050 «klimaneutral» machen will. Wenn diese Strategie nicht zu Wettbewerbsverzerrungen gegenüber China und anderen grossen Emittenten führen soll, muss sichergestellt werden, dass die Ziele auf globaler Ebene erreicht werden.

Mobilität an sich ist nicht das Problem und sollte daher auch nicht durch Verbote und massive Preiserhöhungen vermindert werden. Die Emissionen stammen aus den verwendeten

Treibstoffen, wo der Hebel primär anzusetzen ist. Dabei ist aber sicherzustellen, dass die Voraussetzungen bezüglich Infrastruktur tatsächlich und rechtzeitig geschaffen werden, z.B. bezüglich der Elektrifizierung des Personenverkehrs!

## **Projekt Cargo Sous-terrain**

Auf rein privatwirtschaftlicher Initiative wird in der Schweiz derzeit ein Projekt geplant, mit welchem Produktions- und Logistikstandorte unterirdisch mit städtischen Zentren verbunden werden sollen. Damit Bau und Betrieb nicht durch unterschiedliche kantonale Zuständigkeiten erschwert werden, wird derzeit ein Gesetz ausgearbeitet, welches die Kompetenzen zur Bewilligung dem Bund überträgt.

## **Mobility Pricing in der Schweiz**

In der Schweiz ist kürzlich eine Studie zum Mobility Pricing vorgelegt worden, welches sowohl den Privatverkehr als auch den Öffentlichen Verkehr umfasst. Zielsetzung ist das Brechen von Verkehrsspitzen. Die Sicherung der Einnahmen aus dem Verkehr sowie die Reduktion von Umweltschäden hatten bei dieser Wirkungsanalyse zweite Priorität.

Grundprinzipien des Mobility Pricing sind das «Pay-as-you-use-Prinzip», eine Bepreisung aller Verkehrsträger nach denselben Grundsätzen sowie Kostenneutralität. In der ganzen Schweiz soll der Preis für die Benutzung der Verkehrsinfrastruktur von der zurückgelegten Distanz abhängig und in Überlastungsgebieten auch zeitlich gestaffelt werden. Dabei sollen ein «Spitzen-tarif» und ein «Randzeitentarif» zur Anwendung kommen. Die bisherige

Treibstoffsteuer, die Motorfahrzeugsteuer und die Autobahngebühr sollen abgeschafft und durch das Mobility Pricing ersetzt werden.

Die Simulation ergab, dass mit diesem System die Verkehrsmengen in den Spitzenstunden beim Individualverkehr um 9%-12% und beim Öffentlichen Verkehr um 5%-9% reduziert werden können.

In einem nächsten Schritt soll das Projekt nun in einem Testgebiet ausprobiert werden.

## Deutschland-Takt geplant

Deutschland plant einen abgestimmten, vertakteten Zugfahrplan von der regionalen Strecke bis hin zu den Hauptverkehrsachsen, den «Deutschland-Takt». Er soll Nah- und Fernverkehr integrieren und zusammen mit den Eisenbahnunternehmen und den Ländern umgesetzt werden. Der Deutschland-Takt soll das Bahnfahren pünktlicher und schneller und die Anschlüsse direkter und verlässlicher machen. Für Bahnkunden bedeutet dies optimale Verbindungen, kürzere Aufenthalte an den Bahnhöfen und

kürzere Fahrzeiten. Auf den Hauptachsen soll alle 30 Minuten ein Zug fahren und die Anschlüsse sollen optimiert werden. Ein flächendeckendes Fernverkehrsnetz soll Städte und Regionen verbinden und zusätzliche Linien zur Anbindung von Grossstädten sollen geschaffen werden.

Durch eine Systematisierung des Angebots soll schliesslich auch der Güterverkehr gestärkt werden.

## UECC-Agenda 2020

### Arbeitsgruppe

30. September 2020, Ort noch offen

### Vorstand

1. Oktober 2020, Ort noch offen

### Evening Debate 2020

offen

### Generalversammlung 2021

offen

## Herausgeber:

*Union Europäischer Industrie- und Handelskammern für Verkehrsfragen*

Generalsekretär: [r.fueeg@uecc.org](mailto:r.fueeg@uecc.org)

Büro Brüssel: [m.ghecea@uecc.org](mailto:m.ghecea@uecc.org)

Internet: [www.uecc.org](http://www.uecc.org)