



NEWSLETTER MÄRZ 2021

Ausnahmen für Grenzpendler und Logistikbeschäftigte müssen erhalten bleiben

Die aktuellen Befürchtungen wegen mutierten Virusvarianten führen erneut zum Ruf nach vollständigen Grenzschiessungen, welche Wirtschaft und Gesellschaft wie bereits im vergangenen Jahr hart treffen würden. Besonders leiden würden einmal mehr die Grenzregionen, wo die Wirtschaft international stark verflochten ist: das Gesundheitssystem, die Logistik und andere Branchen sind in hohem Masse von Grenzpendler abhängig und können ohne diese nicht funktionieren.

Die UECC wendet sich entschieden gegen derartige Überlegungen und richtet folgende Forderungen an die nationalen Regierungen und die Europäische Kommission:

1. Ausnahmen für Grenzpendler aufrechterhalten: Die derzeit geltenden pragmatischen und für die Wirtschaft essenziellen Regeln für Grenzpendler müssen erhalten bleiben. Verschärfte Grenzkontrollen

und die Einführung einer generellen Testpflicht für Ein- und Ausreisende verursachen unnötigen Aufwand und verunsichern die Wirtschaftsakteure. Europaweit einheitliche Vorgaben und Bescheinigungen mit längeren Fristen sollen den Pendelverkehr über die Grenzen einfach halten.

2. Rückkehr-Garantie für Fahrer und Logistikbeschäftigte: Die Fahrer und Logistikbeschäftigten aus EU-Ländern und der Schweiz benötigen Rechtssicherheit für die Rückkehr an ihren Arbeitsort. Die Grenzen müssen für die Fahrer sowie die Mitarbeitenden von Lager- und Umschlagseinrichtungen ohne Pflichtquarantäne und Negativtest passierbar bleiben. Ansonsten drohen Fahrermangel und Probleme bei der Aufrechterhaltung der notwendigen Prozesse in den Güterverteilzentren.

3. Grenzübertritt von Waren zuverlässig und flüssig: Die Transport- und Logistikwirtschaft versorgt Wirtschaft und Gesellschaft auch in Krisenzeiten zuverlässig mit dringend benötigten Gütern. Die Grenzkontrollen und -abfertigungen einschliesslich aller Formalitäten müssen auf ein

notwendiges Minimum reduziert werden. Bürokratische Alleingänge von einzelnen Staaten (z.B. Kontrolle von Mobiltelefon- und Fahrerkartendaten) sind abzustellen. Zur Beschleunigung des Warenverkehrs fordert die UECC zudem geeignete Massnahmen wie zusätzliche Abfertigungsspuren, bevorzugte Temperaturkontrollen, etc.

4. Verkehrskontrollen im Inland mit Augenmass: Die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit ist auch in Krisenzeiten unverzichtbar. Die Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten sowie technische und sonstige Kontrollen sollten jedoch mit Augenmass erfolgen um der ohnedies belastenden Gesamtsituation gerecht zu werden.

Rhein-Alpen-Korridor

Gemäss Aussagen der Geschäftsführerin des Rhein-Alpen-Güterverkehrskorridors dürfte der bis 2030 zu erwartende Zuwachs des Schienengüterverkehrs in diesem Korridor die dannzumal vorhandenen Kapazitäten sowohl in den Niederlanden, als auch in Deutschland übertreffen und in der Schweiz, Italien und Belgien beinahe völlig auslasten. Praktisch alle heute bekannten Engpässe werden auch im Jahre 2030 noch bestehen, und neue werden dazu kommen. Und auch die Umschlaganlagen in den bedeutendsten Knotenpunkten sind nahezu vollständig ausgelastet. Bereits heute sind viele Umdispositionen erforderlich um den Betrieb aufrechtzuerhalten. Bei Betriebsunterbrüchen auf den Hauptlinien wird es an verschiedenen Stellen auch weiterhin nicht genügend Ausweichkapazitäten geben. Wie unter diesen Voraussetzungen die geplanten Steigerungen des Schienengüter-

verkehrs (z.B. um je 50% in den Niederlanden und in der Schweiz) realisiert sollen, bleibt schleierhaft.....

EU-Mobilitätsstrategie

Mit der Ende 2020 vorgestellten Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität strebt die EU hoch ambitionierte Ziele für 2030 (30 Mio. emissionsfreie PKW, Verdoppelung des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs, klimaneutraler Linienverkehr bis 500km) und 2050 (Verdoppelung Schienengüterverkehr, TEN-V vollständig betriebsbereit, alle PKW, Busse, etc. und alle neuen LKW sind emissionsfrei) an. Mit diesen detaillierten Zielsetzungen greift die Politik einmal mehr tief in die Dispositionsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ein und riskiert, dass Investitionen in Milliardenhöhe vernichtet werden. Dabei wird ausser Acht gelassen, dass mit dem Emissionshandel längst taugliche und zweckmässigere Instrumente für das Erreichen der Pariser Klimaziele zur Verfügung stehen. Man müsste sie nur konsequenter nutzen.

Neuorganisation der UECC

Auf den 1. April 2021 hin organisiert sich die UECC neu. Mit dem Rücktritt des Generalsekretärs Dr. Rainer Füg (Basel) nach 27 Jahren Einsatz für die UECC werden die bisher vom Generalsekretariat geleisteten Aufgaben auf zwei Handelskammern verteilt. Die CCI Luxembourg übernimmt die Betreuung der Arbeitsgruppe, das Lobbying in Brüssel sowie die Öffentlichkeitsarbeit der UECC, insbesondere in den sozialen Medien. Die Handelskammer beider Basel unterstützt den Präsidenten in der Administration und Vereinsführung und

stellt die Information der Mitgliedskammern über die Tätigkeiten der UECC sicher.

Datenaustausch in der Rheinschifffahrt

Die Rheinschifffahrt ist ein Rückgrat des europäischen Nord-Süd-Güterverkehrs. Ihr Potenzial wird heute jedoch nicht voll ausgeschöpft, denn die Binnenschifffahrt ist unzureichend mit den anderen Verkehrsträgern verknüpft. Leistungsfähige Umschlagterminals für den multimodalen Transport bestehen bereits an vielen Orten, sind im Bau oder in Planung. Was jedoch fehlt, ist der grenzüberschreitende Austausch von Transportdaten zur nichtkommerziellen Nutzung.

Die UECC fordert die ZKR deshalb im Sinne von Punkt 5 der „Mannheimer Erklärung“ auf, eine spezialgesetzliche Regelung zur Nutzung und Bereitstellung von nichtkommerziellen Transportdaten für die Rheinschifffahrt zu schaffen. Gemeint ist hiermit konkret eine Verpflichtung der verantwortlichen Behörden zur Bereitstellung von Daten mittels standardisierter Schnittstellen für die Wirtschaft. Hierfür ist zu prüfen, ob die ZKR gestützt auf die Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen

(eFTI) die Datenschnittstelle als Service Provider verwalten kann.

Herausforderungen, die sich dadurch für den nationalen Datenschutz ergeben, müssen dabei berücksichtigt werden. Neben dem Infrastrukturausbau sieht die UECC den Datenaustausch als notwendige Voraussetzung für eine wettbewerbsfähige, sichere und nachhaltige Binnenschifffahrt an.

Das System soll für die Rheinschifffahrt durch die ZKR modellhaft entwickelt und nach erfolgreicher Implementierung auch auf andere Wasserstrassen wie etwa die Donau, die Elbe, die Mosel, die Saar, den Neckar, den Main sowie weitere wichtige europäische Wasserstrassen ausgeweitet werden.

UECC-Agenda 2021

Arbeitsgruppe

13. Oktober 2021, Strassburg

Vorstand

14. Oktober 2021, Strassburg

a.o. Generalversammlung 2021

14. Oktober 2021, Strassburg

Herausgeber:

Union Europäischer Industrie- und Handelskammern für Verkehrsfragen

Generalsekretär: r.fueeg@uecc.org

Internet: www.uecc.org