



NEWSLETTER

SEPTEMBER 2018

UECC-Evening Debate 2018

Am 26. September 2018 organisierte die UECC ihre 5. Evening Debate mit Vertretern von DG MOVE und verschiedenen Branchenvertretern aus Brüssel.

Thema war die Digitalisierung im Verkehr und die Notwendigkeit, dafür Regeln auf europäischer Ebene zu schaffen, wie sie für Drohnen ab einer bestimmten Größe kürzlich bereits in Kraft getreten sind.



Teilnehmer an der Podiumsdiskussion. Dirk Saile (BGL), Stefan Deix (EUCAR), Jens Müller, (Moderator), Isabelle Verdoorne (DG MOVE), Alessandro Coda (CLEPA)

Die Teilnehmer auf dem Podium zeigten auf, dass viele Elemente der Digitalisierung heute bereits Realität sind (elektronische Lenkhilfen, Antikollisionssysteme, Parkiersysteme, etc.), sich in der Testphase befinden (autonome Fahrzeuge, Platooning) oder seit diesem Jahr für Neuwagen sogar schon Vorschrift sind (E-call). Andererseits bestanden gewisse Zweifel im Hinblick auf die Dauer des Digitalisierungsprozesses und den Umfang der Strassen, auf denen autonom gefahren werden kann. Es sind noch etliche Investitionen (Fiberglaskabel, 5G Übertragung), Regulierungen (Datensicherheit, Datenschutz) und gemeinsame Standards für die Technologie erforderlich, bevor autonomes Fahren auf mehr als einigen Teststrecken Wirklichkeit wird. Zudem behindern lange Planungszeiträume und umfangreiche Einspruchsmöglichkeiten gegen Infrastrukturprojekte in Europa den Fortschritt, was den asiatischen Ländern ohne derartige Einschränkungen komparative Vorteile verschafft.

Digitalisation im Transport

Der Strassengütertransport in Europa hat heute einen Marktanteil von rund 70 %, Schiene und Wasserstrasse von je etwa 15 %. Das Transportvolumen wird weiterhin stetig steigen, nicht zuletzt wegen des veränderten Einkaufsverhaltens.

Dirk Saile und Andreas Schmidt vom BGL betonten, dass der Fahrermangel heute und in naher Zukunft eine der grössten Herausforderungen im Gütertransport ist und bleibt und durch die Digitalisierung nicht gemindert wird. Fahrer werden noch auf absehbare Zeit hinaus für verschiedene Aufgaben gebraucht. Leider führt die öffentliche Diskussion und die Erwartung einer schnellen Einführung des autonomen Fahrens dazu, dass potentielle Fahrer gegenüber den Zukunftschancen dieses Berufs skeptisch geworden sind, was den Fahrermangel noch verstärkt.

Die Digitalisierung im Strassenverkehr kann in fünf Ebenen eingeteilt werden, beginnend mit vollständig manuellem Fahren (Ebene 0) bis zu vollständig autonomem Fahren (Ebene 5). Heute sind Ebene 2 und 3 (Lenkunterstützung) bereits Realität. Aber selbst auf Ebene 4 braucht es immer noch Fahrer für verschiedene Operationen, und auf absehbare Zeit wird autonomes Fahren ohnehin nur auf Teilstrecken möglich sein, insbesondere auf Autobahnen. Auch Platooning wird nur auf Teilstrecken möglich sein, womit alle Fahrzeuge im Konvoi weiterhin einen Fahrer benötigen.

Digitalisierung bedeutet Informationsaustausch und Datentransfer. Heute behalten Unternehmungen ihre Daten

weitestgehend intern. In Zukunft müssen verschiedene Daten (z.B. technische Fahrzeugdaten) mit der Infrastruktur ausgetauscht werden, und andere Daten werden vielleicht auf Plattformen ausgetauscht werden (Kapazitäten, Fahrziele, Ladung, etc.), etc.). Es ist sehr wohl möglich, dass im Gütertransport dereinst dieselben Verwerfungen durch branchenfremde Anbieter erfolgen wie im Taxigewerbe, im Bustransport und bei anderen Transportarten bereits geschehen.

Digitalisierung wird die Verkehrssicherheit erhöhen und eine wichtige Rolle zum Erreichen der «zero death vision» spielen. Dank Effizienzgewinnen bei der Kapazitätsnutzung könnten auch die Transportkosten weiter sinken. Zudem dürften Personen mobil werden, welche dies heute noch nicht sind.

Reduktion der Luftverschmutzung

In verschiedenen Europäischen Staaten werden mehr oder weniger drastische Massnahmen zur Reduktion von NOx und Feinstaub umgesetzt.

In *Deutschland* haben die Gerichte Fahrverbote in betroffenen Gebieten genehmigt. In Stuttgart ist der Umfang der Luftverschmutzung zwar massiv zurückgegangen, die Grenzwerte sind aber noch nicht unterschritten. Wenn der Trend so weitergeht – vor allem wegen des raschen Ausscheidens älterer Fahrzeuge aus dem Verkehr – könnten die Grenzwerte binnen zweier Jahre erreicht werden, womit Fahrverbote keine gesetzliche Grundlage mehr hätten. In der Zwischenzeit sind Fahrverbote in der Innenstadt geplant, sowohl für Privatfahrzeuge als auch für Lastwagen. Unternehmungen,

welche sich verpflichten, ihre Euro II und IV Fahrzeuge innert zweier Jahre auszumustern, sollen Ausnahmegenehmigungen erhalten.

Österreich hat verschiedene auf älteren Gesetzen basierende Fahrverbote, die aber nur für laute Lastwagen gelten (Nachtfahrverbot, Wochenendfahrverbot). Wegen der Erneuerung der Flotten sind diese Verbote weitgehend irrelevant geworden. Aktionspläne in verschiedenen Regionen betreffen ebenfalls nur wenige ältere Fahrzeuge. Neue Fahrverbote sind dagegen auf der Basis der Umweltgesetzgebung erlassen worden (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fahrverbote in bestimmten Zonen, sektorales Fahrverbot auf der Inntalautobahn für bestimmte Euro-Klassen). Da die meisten Fahrzeuge im Transitverkehr moderne Euro VI Lastwagen sind, ist der Effekt beschränkt. Deshalb werden neuerdings Pläne diskutiert, nur Euro VI D Fahrzeuge von den Fahrverboten auszunehmen.

In Frankreich kann der Bürgermeister und Präfekt Fahrverbote erlassen, wenn die Grenzwerte überschritten werden. Da dies erhebliche Konsequenzen in den betroffenen Gebieten hätte, wird nur selten zu derartigen Massnahmen gegriffen.

Vertiefung der Fahrrinne auf dem Rhein

Der Rhein war, ist und wird Europas wichtigste Binnenwasserstrasse bleiben, auf welcher grosse Gütermengen transportiert werden. Seine Transportkapazität hängt allerdings von der Wassertiefe ab, welche wegen der Klimaveränderung mehr und mehr zu einem Problem wird. Am Mittelrhein bei Kaub bedeutet

eine Fahrrinne von 2.50m, dass die Schiffe mit Vollast fahren können. Bei einer Wassertiefe von 1.35 könnte dagegen nur die Hälfte der Kapazität genutzt werden. Eine Vertiefung der bestehenden Fahrrinne um nur gerade 30cm könnte die Kapazität der Wasserstrasse bedeutend vergrössern, womit mehr als 2000 LKW-Ladungen pro Tag auf den Rhein verlagert werden könnten.

Im deutschen "Bundesverkehrswegeplan 2030", wurde die Vertiefung des Rheins zwischen Mainz and St. Goar um 30cm als prioritär eingestuft. Leider sind bislang noch keinerlei Anstrengungen festzustellen, dieses Projekt zu realisieren. Im Gegensatz dazu haben in Basel – wo der Umfang des Verkehrs auf dem Rhein deutlich geringer ist – die Vertiefungsarbeiten bereits begonnen.

Die UECC wendet sich daher in einer Resolution an das deutsche Bundesverkehrsministerium und verlangt eine Verstärkung der Anstrengungen und eine raschere Umsetzung der Fahrrinnenvertiefung auf dem Mittelrhein.

Künftige Finanzierung der TEN-V Projekte

Zur Finanzierung der TEN-V Projekte können zwischen 2021 and 2027 weiterhin sowohl CEF und – in einem geringeren Ausmass – das neue Programm "Invest Europe" genutzt werden. Insgesamt werden zur Fertigstellung des zentralen Netzwerks bis 2030 noch immer rund 500 Mrd. Euro benötigt.

Das für CEF vorgeschlagene Budget beträgt 30 Mrd. Euro, wovon 12.8 Mrd. generelle Mittel, 11.3 Mrd.

Kohäsionsfonds und 6.5 Mrd. für den militärischen Mobilitätsfonds. Die gesamten Mittel sind damit ähnlich hoch wie die aktuellen CEF-Mittel vor der Kürzung. Das Schwergewicht der Projekte sind wiederum grenzüberschreitende Projekte, nachhaltige Entwicklung und moderne Technologie.

"Invest Europe" ist der Nachfolger von EFSI, das eingestellt wird. Nur gerade 11.5 Mrd. Euro (8 % der Mittel) sind für Infrastrukturprojekte vorgesehen. EFSI war nicht sehr geeignet für Verkehrsinfrastrukturprojekte, da das Programm vor allem auf Public-Private-Partnership setzte und Garantien zur Verfügung stellte, was beim Bau von Verkehrsinfrastruktur nur selten zum Tragen kommt.

Mobilitätspaket

Die Diskussionen über das Mobilitätspaket zwischen der Kommission und dem Parlament laufen im Hinblick auf die Plenarsitzung im Dezember weiter. Angesichts des Patts im Parlament schlägt die Kommission vier neue Alternativen zur Entsendung vor, welche aus Sicht der UECC alle unrealistisch sind, weil nicht kontrollierbar:

- Ausnahme für den internationalen Transport während 10 Tagen
- Ausnahme für den internationalen Transport während 5 Tagen
- Ausnahmen nur für grenzüberschreitende Transporte ins Nachbarland
- Ausnahmen während 50 Stunden im Monat.

Kein Fortschritt wird dagegen bei der Änderung der Regulierung der

Eurovignette (d.h. Kostenanlastung für die Strasseninfrastruktur) erwartet.

CO2-Emissionen

Das EU-Parlament entschied im September 2018, dass das Reduktionsziel für Emissionen von 30% bis 2030 nicht genügend sei und erhöhte es auf 45 %. Das Zwischenziel per 2025 wurde von einer Reduktion um 15 % auf 20 % erhöht. Die Mitgliedsstaaten haben bisher allerdings durchwegs realistischere Zielsetzungen.

Neue EU Regulierung für Drohnen

Der Rat genehmigte am 26. Juni 2018 neue Regulierungen zur Sicherheit in der Luftfahrt mit den ersten EU-weiten Regeln für Drohnen. Diese sind soeben in Kraft getreten.

Die neuen Bestimmungen legen die Grundprinzipien fest, mit denen Sicherheit, Privatsphäre und der Schutz der persönlichen Daten geregelt werden. Drohnen mit einem Gewicht von mehr als 150kg fallen unter die EU-Regeln, leichtere Drohnen dagegen unter (unterschiedliche) nationale Regelungen.

Die neuen Regeln gelten für alle Bestandteile von Drohnen und sollen sicherzustellen, dass die Piloten und die Hersteller Sicherheit, Privatsphäre und Datenschutz respektieren. Je nach Risiko einer Drohne müssen zusätzliche Installationen wie automatische Landevorrichtungen oder Anti-Kollisions-systeme eingebaut werden.

UECC-Agenda 2018/2019

Arbeitsgruppe

7. März 2019, Luxemburg (L)
25. September 2019, Brüssel (B)

Vorstand

8. März 2019, Luxemburg (L)
26. September 2019, Brussels (B)

Generalversammlung 2019

7./8 März 2019, Luxemburg (L)

Herausgeber:

Union Europäischer IHK's für Verkehrsfragen

Generalsekretär: r.fueeg@uecc.org

Büro Brüssel: m.ghecea@uecc.org

Internet: www.uecc.org