

# uecc



UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)  
FÜR VERKEHRSPFRAGEN

UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (UECC)  
POUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL (UECC)  
VOOR VERVOERSVRAAGSTUKKEN

## NEWSLETTER SEPTEMBER 2019

### **UECC-Evening Debate 2019**

Am 26. September 2018 organisierte die UECC ihre jährliche Evening Debate mit Vertretern der Verkehrskommission des EP, von DG MOVE sowie Vertretern der UECC-Mitgliedsländer. An der Debate nahm zusätzlich eine Unternehmerdelegation aus Rheinland-Pfalz teil.

*Fabian Göttlich, Vorsitzender der Arbeitsgruppe*, präsentierte die Positionen der UECC zur Verbesserung der Multimodalität und zur Digitalisierung im Verkehr. Er wies zudem auf die Probleme mit ungenügender Infrastruktur und lokalen Eingriffen in den freien Warenverkehr hin. Im Hinblick auf das ambitionierte Programm der EU-Kommission zur Reduktion von CO<sub>2</sub> im Verkehr warnte er vor einer Politik der Verbote und Einschränkungen und plädierte für marktkonforme Steuerungsmechanismen und die Förderung zukunftsweisender Technologien.

*MEP Ismail Ertug* zeigte auf, dass Kommission und Parlament bei der Umsetzung der Ziele häufig vom Ministerrat ausgebremst werden. So würde allein der «Single European Sky» gut 10 % des CO<sub>2</sub>-Ausstosses in

Europa vermeiden, aber die Nationalstaaten verhindern eine zügige Umsetzung. Autonomes Fahren und Digitalisierung gehen Hand in Hand. Ein Problem liegt allerdings darin, dass sich Europa nicht auf eine einheitliche Technologie (Wifi oder 5G) einigen kann. Es fehlt nicht an Ideen und Innovationen, aber der Prozess der Gesetzgebung in der EU dauert zu lange.

*Maja Bakran Marcich, Vizedirektorin der DG MOVE*, zeigte auf, wie stark sich der Verkehrsmarkt in Europa in den kommenden Jahren verändern wird durch Digitalisierung, autonomes Fahren, die bis 2050 angestrebte Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses auf Null, sowie die konsequente Internalisierung externer Kosten bei allen Transportarten. Die Fertigstellung des TEN-Kernnetzes bis 2030 erfordert noch erhebliche zusätzliche Mittel, was allerdings Aufgabe der Mitgliedsstaaten und nicht der EU ist. Für *MEP Anne Deparnay-Grunenberg* ist dabei wichtig, dass die Mittel nicht nur in Grossprojekte wie Brenntunnel und Lyon-Turin gesteckt werden, sondern in jene Projekte, welche der Umwelt am meisten bringen.

Die Neufassung der Richtlinien zu Kabotage, den Fahr- und Ruhezeiten sowie der Entsendungen im Verkehr sind weiterhin umstritten, da die Nord- und Westeuropäer ganz andere Anliegen haben, als die Süd- und Osteuropäer. Gemäss Ismail Ertug ist das Schaffen fairer Wettbewerbsbedingungen im Transport nach wie vor vordringlich, speziell auch bezüglich der Bemannung.

Politiker und UECC waren sich in der Debatte einig, dass der Binnenschiffahrt grosse Bedeutung als umweltfreundlichem Verkehrsträger mit grosser Reservekapazität zukommt. Während die UECC einmal mehr die Vertiefung der Fahrrinnen an den besonders exponierten Stellen (Rheinvertiefung bei Kaub, Donauvertiefung bei Straubing-Vilshofen, etc.) anmahnte, forderten die Politiker Rücksichtnahme auf die Wünsche der Anlieger und «smarte» Lösungen anstatt wasserbaulicher Massnahmen.

### **Resolution zur Schienen- verbindung Stuttgart-Zürich**

Die Unterbrechung des Schienenverkehrs auf der Rheintalschiene im Sommer 2017 und die dadurch ausgelösten erheblichen Beeinträchtigungen des Güter- und Personenverkehrs haben eindrücklich gezeigt, wie stark verflochten die Wirtschaftsräume Süddeutschland, Schweiz und Norditalien sind. Notwendig ist deshalb nicht nur der rasche Ausbau der Rheintalstrecke, sondern auch ein leistungsfähiger Schienenkorridor Stuttgart-Zürich für den Personen- und Güterverkehr. Dieser verzögert sich seit Jahrzehnten, obwohl die Ausbaustrecke Stuttgart-Singen-Schweizer Landesgrenze bereits seit 2003 im Vordringlichen Bedarf des

Bundesverkehrswegeplans enthalten und die notwendigen finanziellen Mittel eingeplant sind.

Der Schienenkorridor Stuttgart-Zürich muss seiner internationalen Bedeutung gerecht werden als Verbindungsachse zwischen den Wirtschaftsräumen Süddeutschland, Schweiz und Norditalien mit einer attraktiven Reisezeit von deutlich unter drei Stunden und optimierten Anschlüssen in Stuttgart und Zürich. Sie muss zudem als zweite Zulaufstrecke für den im Jahr 2016 eröffneten Gotthard-Basistunnel und als Ausweichstrecke und Kapazitätsreserve für die überlastete Rheintalbahn funktionieren und die europäischen Logistikketten in Störfällen wie in Raststatt 2017 absichern.

Die UECC fordert deshalb den unverzüglichen Gesamtausbau der geplanten Schieneninfrastruktur zwischen Stuttgart und Zürich zu einem leistungsfähigen Schienenkorridor für den Personen- und Güterverkehr mit Doppelspuren, mit einer Verbindungskurve Singen für den Güterverkehr und mit einem durchgängigen Profil für Güterzüge im Kombinierten Verkehr.

### **TEN-Guidelines**

In ihrer Stellungnahme zur Konsultation über die TEN-Guidelines betonte die UECC die Wichtigkeit einer EU-weiten Politik für die Verkehrsinfrastruktur, da die Mitgliedsstaaten zu stark die Strecken im jeweiligen Inland priorisieren und dabei die grenzüberschreitenden Abschnitte zu kurz kommen. Der Ausbau dieser Abschnitte sollte denn auch – neben der Behebung von Engpässen und der Förderung der Multimodalität auf dem gesamten Netz – die Schwerpunkte

der EU-Politik sein, da hier noch die grössten Defizite bestehen.

Der geplante Umfang des Netzes erscheint aus Sicht der Wirtschaft ausreichend. Es sollte aber rascher als vorgesehen fertiggestellt werden, was auch die gezielte Förderung mit EU-Mitteln gefördert erfordert.

### **Fahrverbote in Österreich**

«Rechtzeitig» auf die Feriensaison im Sommer 2019 hin griff die Tiroler Landesregierung einmal mehr in das Verkehrsregime ein und verbot Transitfahrten auf den Landstrassen parallel zur Brennerautobahn. Das Verbot soll nunmehr auch auf die Wintersaison ausgedehnt werden. Die Transitfahrverbote für LKW greifen dagegen kaum, da die meisten internationalen Transporteure für die Strecke EURO-VI-Fahrzeuge einsetzen, welche vom Verbot nicht betroffen sind. Das Verbot soll daher ab 1.1.2020 auch auf EURO-VI-Typen ausgeweitet werden, welche vor Oktober 2018 zugelassen worden sind. Ein alternativer Transportweg wird erst mit der Fertigstellung des Brennerbasistunnels verfügbar sein.

In Wien soll aufgrund eines tödlichen Unfalls ab 2020 ein Rechtsabbiegeverbot für LKW ohne Abbiegeassistent erlassen werden. Die EU schreibt solche Assistenten ab 2022 für Neufahrzeuge und ab 2024 für alle LKWs vor.

### **Neue Köpfe im Verkehrsausschuss des EP und in der Kommission**

Nach den Wahlen zum EU-Parlament sind mittlerweile die Kommissionen

bestimmt worden. In der *Verkehrskommission* sitzen folgende Parlamentarier aus den Mitgliedsstaaten der UECC:

*Frankreich:* Karima Delli (Vorsitz), Julie Lechenteux, Philippe Olivier, Dominique Riquet

*Deutschland:* Sven Schulze, Jan-Christoph Oetjen, Anne Deparney-Grunenberg, Ismail Ertug, Jens Gieseke

*Luxemburg:* Tilly Metz

*Niederlande:* Caroline Nagtegaal, Vera Tax

*Österreich:* Barbara Thaler

Die designierte *Verkehrskommissarin* Rovana Plumb aus Rumänien wurde vom Parlament abgelehnt, und ein neuer Vorschlag wird erwartet.

### **Klimapaket Deutschland**

Das von der deutschen Bundesregierung vorgestellte Klimapaket sieht ein «nationales Emissionstool» für Unternehmungen unter anderem in den Bereichen Verkehr und Energie vor (das heutige ETS erfasst nur etwa 40 % der Emittenten) mit staatlich festgesetzten Preisen, welche von €10 pro Tonne CO<sub>2</sub> im Jahre 2021 auf €35 im Jahre 2025 steigen sollen. Als begleitende Massnahmen sind Zielvorgaben für den Anteil an Elektroautos, Umgestaltung der Kfz-Steuer und der Mautgebühren auf der Basis des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und Zielvorgaben für den Anteil «klimaneutraler» LKW bis 2030 (30 %) vorgesehen.

### **Eröffnung des Monte Ceneri Tunnels im Jahre 2020**

In der Schweiz steht im kommenden Jahr die Eröffnung des Monte-Ceneri Basistunnels bevor.

Mit dieser Ergänzung des Gotthard-basistunnels wird eine durchgehende Flachbahn durch die Schweiz realisiert. Geplant ist auch eine Reduktion der Trassenpreise, vor allem für sehr lange Züge. Während der Ausbau der Zulaufstrecken in Italien auf gutem Wege ist, sind die nördlichen Zulaufstrecken nach wie vor nicht ausgebaut und werden es auf absehbare Zeit auch nicht sein.

## **UECC-Agenda 2020**

### **Arbeitsgruppe**

5. März 2020, Zürich (CH)

### **Vorstand**

6. März 2020, Zürich (CH)

### **Generalversammlung 2020**

5./6. März 2020, Zürich (CH)

### **Herausgeber:**

*Union Europäischer IHK's 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)