



NEWSLETTER

SEPTEMBER 2020

Mobilitätspaket verabschiedet

Im Juli 2020 verabschiedete das EU-Parlament das vorgelegte Mobilitätspaket wie vom Rat im Dezember 2019 beschlossen. Die neugefassten Regulierungen zur Entsendung von Fahrern, Ruhezeiten und Kabotage zielen auf eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Fahrer ab, auf eine bessere Regulierung der Kabotage und auf die Bekämpfung illegaler Praktiken und Wettbewerbsverzerrungen. Die neuen Regeln treten im Herbst 2020 (Ruhezeitverordnung), rsp. Ende 2021 (Entsendungen, Kabotage) in Kraft

Entgegen der von der UECC vertretenen Position darf die wöchentliche Ruhezeit künftig nicht mehr im LKW verbracht werden, selbst wenn dieser besser ausgerüstet und sicherer ist als manche strassenseitigen Unterkünfte. Die täglichen Ruhezeiten wurden ebenfalls nicht flexibler gestaltet als bisher.

Fahrtenschreiber sollen zur Überwachung des Grenzübertritts eingesetzt werden, und LKWs müssen künftig nach einer Kabotage für vier Tage in ihren Heimatstaat zurückkehren, was wahrscheinlich eine

beträchtliche Zahl von Leerfahrten verursachen wird. Die neuen Regulierungen gelten künftig auch für Lieferwagen ab 2.5 Tonnen.

Die Entsenderegeln sollen sowohl für Kabotage wie auch für internationale Transport gelten, mit Ausnahme von Transitverkehren und bilateralen Transporten.

UECC zur EU Mobilitätsstrategie

Die EU-Kommission entwickelt derzeit eine neue Mobilitätsstrategie, mit welcher Europa zum ersten klimaneutralen Kontinent werden und gleichzeitig kostengünstigere und gesündere Transportalternativen entstehen sollen. Ebenso soll sichergestellt werden, dass auch in Krisenzeiten die grenzüberschreitende Güterversorgung jederzeit sichergestellt ist. Dieses dritte Ziel wird von der UECC vollumfänglich unterstützt.

Die geplante Mobilitätsstrategie formuliert überaus ambitionierte Ziele, welche das Transportgewerbe und die Logistikwirtschaft vor enorme Herausforderungen stellen, während zum

bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrswege wenig ausgeführt wird.

Die Möglichkeiten der Digitalisierung und Automatisierung des Verkehrs müssen weiter erforscht und gefördert, zugleich aber mit realistischen Zeithorizonten versehen werden. Dabei dürfen die Realitäten im Gütertransport nicht ausser Acht gelassen werden. So werden beispielsweise auch langfristig Fahrer in den Fahrzeugen den Gütertransport inkl. das Be- und Entladen durchführen und für einen weiterhin hohen Fahrerbedarf sorgen.

Die Reduktion der «Greenhousegas-Emissionen» im Verkehrssektor um 90% bis 2050 ist ein weltweit einzigartiges Ziel. Hieraus könnte daraus möglicherweise eine Technologieführerschaft erwachsen, zugleich besteht aber mit Sicherheit die ganz reelle Gefahr globaler Wettbewerbsnachteile für die Europäische Wirtschaft. Dienstleistungen im Güterverkehr könnten nämlich verstärkt von Anbietern aus Drittstaaten erbracht werden, womit die Emissionen nicht sinken, sondern verlagert werden (carbon leakage).

Bei der Erreichung von Klimaziele dar die Wirtschaft nicht durch unrealistische Verlagerungsziele in eine ineffiziente Transportorganisation gezwungen werden. Ebenso wichtig sind verlässliche Zielsetzungen und ein politischer Ordnungsrahmen, innerhalb dessen die Wirtschaft eigenverantwortlich handeln kann. Es darf nicht sein, dass aufgrund immer neuer politischer Forderungen Grenzwerte laufend und innerhalb kürzester Frist verschärft und damit investiertes Kapital in den Unternehmungen vernichtet wird.

Innerhalb Europas müssen aus Sicht der UECC Multimodalität, Technologieoffenheit und die Förderung von Anreizen die bestimmenden Säulen der Verkehrspolitik sein. Eine Klimapolitik, die zu weiteren, einseitigen Belastungen der Verkehrswirtschaft führt, kann aus Sicht der UECC nicht erfolgreich sein.

Die Internalisierung externer Kosten ist nur unter strengen Voraussetzungen berechtigt. Die Berechnungsmethoden der externen Kosten sollten dabei in jedem Fall europaweit harmonisiert sein, und die EU-Wegekostenrichtlinie sollte ergänzt werden um eine Offenlegungspflicht der jeweils verwendeten Kalkulationsparameter. Unabhängig von der gewählten Berechnungsmethode dürfen aus Sicht der UECC zudem nur wirkliche externe Kosten internalisiert werden, womit sogenannte Staukosten als externe Kosten ausscheiden, da diese ja von den Verkehrsteilnehmern selbst getragen werden.

Eisenbahnverbindung Stuttgart-Zürich

Die Wirtschaft zwischen Stuttgart und Zürich hofft, dass mit den neuen Planungen zum Deutschlandtakt auch der Ausbau der zentralen Nord-Süd-Schienenachse vorangetrieben wird. Zentrale Fragen zur Infrastruktur, zur Neigetechnik und zur Finanzierung sind nämlich weiterhin nicht verbindlich geklärt. So ist die bereits für Ende 2019 angekündigte Untersuchung zum Einsatz von Neigetechnik noch immer nicht öffentlich. Darüber hinaus gibt es keine konkreten Planungsfortschritte bei den Doppelspuren Rottweil-Neufra bzw. Spaichingen-Rietheim-Wurmlingen, bei der Singener Kurve oder beim Profilausbau für den Schienengüterverkehr.

Die Industrie- und Handelskammern entlang der Strecke warnen deshalb vor weiteren Verzögerungen. Die vielen, nicht abgeschlossenen Planungen wecken in Kombination mit neuen, unverbindlichen Überlegungen berechtigte Zweifel daran, dass der Ausbau mit Ablauf des Bundesverkehrswegeplans im Jahr 2030 tatsächlich abgeschlossen wird. Das Bekenntnis zum Schienenausbau auf der Nord-Süd-Achse aus dem Jahr 1996 muss nun endlich umgesetzt werden. Im Schienengüterverkehr werden dank erheblichen Investitionen der Schweiz jährlich 40 Millionen Tonnen klimafreundlich über die Alpen transportiert, was allerdings nur halb so viel wert ist, wenn der Güterverkehr nördlich und südlich der Alpen keine genügenden Kapazitäten hat.

Aus der Arbeitsgruppe

Die Arbeitsgruppe diskutierte in ihrer Herbstsitzung in Koblenz die sieben für den Verkehr relevanten Vorhaben des Green Deals. Während die Zielsetzungen und die dafür gesetzten Zeiträume zwar nicht unbedingt realistisch sind, sicher aber in die richtige Richtung gehen, widersprechen etliche der geplanten Massnahmen grundsätzlichen Positionen der UECC. Zu nennen sind hier die Abkehr vom Prinzip der freien Wahl der Verkehrsträger, die angestrebte Mehrbelastung des Verkehrs weit über

das Prinzip einer fairen Anlastung der verursachten Kosten hinaus, oder auch die Bereitstellung von Lade-stationen für alternative Treibstoffe durch den Staat.

Andere Massnahmen, wie etwa die verstärkte Digitalisierung im Verkehr, die Förderung der Forschung für alternative Treibstoffe oder die Verbesserung der Bedingungen für den kombinierten Verkehr, werden dagegen auch von der UECC unterstützt.

Unverständlich ist allerdings der "Overkill" an Massnahmen. Wenn es gelingt, den Strassenverkehr auf CO₂-freie Treibstoffe umzustellen, erübrigt sich beispielsweise ein Eingriff in den Modal Split. Zudem zeigt die enge Vorgabe der zu verfolgenden Technologie einmal mehr den geringen Glauben der Politik an den technischen Fortschritt und die Innovationsfähigkeit der Wirtschaft.

UECC-Agenda 2021

Arbeitsgruppe

März 2021, Ort noch offen

Vorstand

Dezember 2020 (online-Meeting)

März 2021, Ort noch offen

Generalversammlung 2021

März 2021, Ort noch offen

Herausgeber:

Union Europäischer Industrie- und Handelskammern für Verkehrsfragen

Generalsekretär: r.fueeg@uecc.org

Büro Brüssel: m.ghecea@uecc.org

Internet: www.uecc.org