



uecc



UECC – POSITIONEN  
ZUR EUROPAWAHL 2014

DEUTSCH



# VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

eine moderne Verkehrsinfrastruktur einerseits sowie leistungsstarke Transportbetriebe andererseits sind entscheidende Voraussetzungen für die erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung von Regionen, Ländern und ganzen Kontinenten. Dies gilt im Besonderen für Europa, das sich bekanntermaßen aus zahlreichen höchst unterschiedlichen Einheiten zusammensetzt.

Die geschichtliche Entwicklung der Europäischen Union hat in diesem Zusammenhang bewiesen, dass leistungsfähige Verkehrssysteme nicht einfach von alleine entstehen, sondern der gezielten Impulsgebung, Förderung und Koordination bedürfen.

Mit den Wahlen zum Europäischen Parlament im Frühjahr 2014 tritt die EU in eine neue Legislaturperiode ein, in welcher wesentliche verkehrsrelevante Entscheidungen zu treffen sein werden. Die UECC nimmt dieses Ereignis zum Anlass, ihre Positionen im Rahmen der vorliegenden Broschüre darzulegen und den Entscheidungsträgern der europäischen Institutionen Anregungen für die künftige Arbeit mitzugeben.

Ich bin überzeugt, dass das moderne Layout und die praxisnahen Beispiele die Akzeptanz dieses Positionspapiers wesentlich erhöhen werden, und es ist mir ein Bedürfnis, allen jenen Mitgliedskammern zu danken, die an der Erstellung dieser Unterlage mitgewirkt haben. Ich freue mich bereits jetzt auf die darauf aufbauenden Diskussionen und verbleibe

mit besten Grüßen

Dr. Christian Moser  
Präsident

## KONTAKT

### UECC

#### Generalsekretariat

Dr. Rainer Füeg  
Postfach  
CH-4010 Basel

Tel +41 61 270 60 10  
Fax + 41 61 270 60 05  
Mail [r.fueeg@uecc.org](mailto:r.fueeg@uecc.org)  
Web [www.uecc.org](http://www.uecc.org)

## STÄRKUNG UND AUSBAU DER NETZE

Eine funktionsfähige und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für Wohlstand, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit in Europa. Erreichbarkeit ist für Unternehmen ein entscheidender Standortfaktor. Wir brauchen deshalb ein gut ausgebautes Straßen- und Schienennetz sowie leistungsstarke Wasserstraßen und Flughäfen. Ziel einer vorausschauenden europäischen Verkehrspolitik muss es sein, die vorhandenen Verkehrsnetze nicht nur zu erhalten, sondern durch bedarfsgerechte Investitionen weiterzuentwickeln. Das gilt insbesondere für die großen europäischen Verkehrsachsen in Kerneuropa. Bereits heute führt das Verkehrsaufkommen dieser Region zu hohen Be- und regelmäßigen Überlastungen der Verkehrsnetze.

Weiter steigende Verkehrsmengen lassen erwarten, dass die Überlastungseffekte deutlich zunehmen werden. Staus und stockender Verkehr sind die Folge. Diese belasten nicht nur die Verkehrsteilnehmer selbst, sondern auch die Wirtschaft. Die Unternehmen sind auf die Planbarkeit der Verkehre angewiesen.

### DIE UECC FORDERT DESHALB

- ▶ Engpässe zu beseitigen und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur zu erhöhen, insbesondere auf den wichtigen transnationalen Achsen.
- ▶ für den Erhalt und den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur ausreichende Mittel zur Verfügung zu stellen.
- ▶ Einnahmen aus dem Verkehr grundsätzlich verkehrsträgerbezogen zu verwenden.



## FINANZIERUNG LANGFRISTIG SICHERN

Für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) hat die EU mit der „Connecting Europe Facility“ erstmals ein eigenes Budget für Infrastrukturanschubfinanzierungen im EU-Haushalt geschaffen. Dieses positive Signal muss von den Mitgliedstaaten aufgegriffen werden. Weiterhin sind angesichts begrenzter öffentlicher Mittel zusätzlich die Möglichkeiten alternativer Finanzierungswege zu prüfen – ohne die öffentliche Hand aus ihrer Verantwortung für eine bedarfsgerechte Infrastruktur zu entlassen.

### DIE UECC FORDERT DESHALB

- ▶ die Einrichtung überjähriger, geschlossener Finanzkreisläufe für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur.

- ▶ die Berechnung und Anlastung von Infrastruktur-Wegekosten nach den Prinzipien der Kostenwahrheit und -klarheit einheitlich zu gestalten.
- ▶ die Potenziale alternativer Finanzierungsformen, etwa durch Öffentlich-Private-Partnerschaften, zu prüfen.

**SO GEHT'S:** Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur in der Schweiz – Die Schweizer Bürger haben sich für eine neue Form der Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur in ihrem Land entschieden und die Einrichtung eines unbefristeten, staatlichen Finanzierungsfonds beschlossen. Mit diesem Fonds werden künftig Erhalt und Investitionen finanziert – überjährig und haushaltsunabhängig.

## STRASSENGÜTERVERKEHR – INNOVATION ERMÖGLICHEN

Einen Großteil des europäischen Güterverkehrs wird auch in Zukunft die Straße tragen. Angesichts weiter steigender Mengen sind unangemessene Belastungen des Straßengüterverkehrs zu vermeiden. Vielmehr sind innovative Konzepte zu entwickeln und die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern wie auch zwischen den Logistikunternehmen in Europa zu schaffen.

### DIE UECC FORDERT DESHALB

- ▶ Wettbewerbsverzerrungen durch national unterschiedliche steuerliche Belastungen und Auflagen (Sicherheitsanforderungen, Fahrverbote, Abmessungen, Lenk- und Ruhezeiten) zu vermeiden.

- ▶ innovative Konzepte wie zum Beispiel den Einsatz alternativer Kraftstoffe oder neuer Fahrzeugtechniken systematisch zu untersuchen sowie gegebenenfalls deren Umsetzung europaweit zu ermöglichen.

**SO NICHT:** Luftreinhaltung und Lärmaktionsplanung – Aufgrund der EU-Vorgaben wird das Lkw-Netz immer weiter eingeschränkt. Längere Wege und fehlende Alternativen bei Verkehrsstörungen induzieren eine erschwerte Erreichbarkeit von Standorten.



## WETTBEWERB ENTLANG DER GESAMTEN LIEFERKETTE SICHERSTELLEN

Der europäische Verkehrsmarkt ist ein zusammenhängendes Ganzes, in dem die einzelnen Verkehrsträger ihre unterschiedlichen Stärken und Schwächen haben. Entlang der gesamten Lieferkette gilt es, einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen und diesen nicht durch staatliche Eingriffe zu verzerren.

### DIE UECC FORDERT DESHALB

- ▶ eine europäische Marktordnung, die sich an den Prinzipien der freien Wahl der Verkehrsträger und der Gleichbehandlung dieser Verkehrsträger orientiert.
- ▶ die Bedingungen dafür zu verbessern, dass Verkehrsträger noch bedarfsspezifischer genutzt werden können und vermehrt auf Intermodalität gesetzt wird.

- ▶ den multimodalen Verkehr nicht durch übermäßige Sicherheitsanforderungen oder Umwelt- oder Lärmschutzaufgaben für die Umschlaganlagen zu schwächen.

**SO NICHT:** Hafensicherheit – Die Maßnahmen, die in Binnenhäfen im Zuge der EU-Verordnung 725/2004 (Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen) zu ergreifen waren, haben dazu beigetragen, dass Binnenschiffs- und Schienentransporte, insbesondere auf kurzen Distanzen, an Wettbewerbsfähigkeit und Kostenattraktivität verloren haben.

## SCHIENENVERKEHR – LIBERALISIERUNG WEITER VORANTREIBEN

Die EU hat mit den Eisenbahnpaketen eine Marktöffnung im Schienenverkehr ermöglicht. Die konsequente Liberalisierung muss weiter verfolgt und vorangetrieben werden. Dazu gehört neben der Förderung der Interoperabilität im europäischen Eisenbahnverkehr auch die Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur mit dem Ziel einer einheitlichen europäischen Zulassungsstelle für den grenzüberschreitenden Einsatz des rollenden Materials.

### DIE UECC FORDERT DESHALB

- ▶ einen diskriminierungsfreien Zugang neuer Marktteilnehmer zum Schienennetz.
- ▶ die grundsätzliche Trennung zwischen Fahrzeug und Betrieb.

- ▶ Maßnahmen zu ergreifen, um eine bessere technisch-administrative Kompatibilität im europäischen Eisenbahnverkehr zu erreichen.

**SO NICHT:** Grenzüberschreitender Zugverkehr im Elsass – Für die S-Bahn im Dreiländereck um Basel hatte die SBB (Schweizerische Bundesbahnen) 12 Exemplare einer Flirt Alsa genannten Zweisystemversion mit Stromversorgung für die Strecke Basel–Mulhouse bestellt. Die Zulassung für Frankreich scheiterte dann an der Forderung nach zusätzlichen Sicherheitselementen für den Fall von Zusammenstößen an Bahnübergängen, obwohl es solche auf der Strecke gar nicht gibt.



## LEISTUNGSFÄHIGKEIT DES SYSTEMS WASSERSTRASSE SICHERSTELLEN

Die Binnenschifffahrt leistet einen wichtigen Beitrag zur Entlastung von Straße und Schiene. Das gilt gerade im Einzugsgebiet von Rhein, Rhone und Donau. Es müssen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, das System Wasserstraße funktionsfähig zu erhalten. Die Netzfunktionalität ist auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Klimawandels langfristig zu sichern.

### DIE UECC FORDERT DESHALB

- ▶ das Schifffahrtsregime auf dem Rhein auf Basis der Mannheimer Akte von 1868 zu sichern.
- ▶ bedarfsgerecht die Fahrwasserverhältnisse auf Rhein, Rhone und Donau zu verbessern und die weiteren Wasserstraßen an die

Erfordernisse einer modernen Binnenschifffahrt anzupassen.

- ▶ die Binnenhäfen als Knotenpunkte für die Verknüpfung von Binnenschiff, Bahn und Lkw zu stärken.

**SO NICHT:** Hafenflächen – Das System Wasserstraße kommt nur in Kombination von Wasserwegen und Landflächen zur vollen Entfaltung. In vielen europäischen Städten mit Wasseranschluss werden indessen die Flächen knapp. Neue Flächen werden seitens der Kommunen nicht bereitgestellt, bestehende Nutzungen eingeschränkt und stattdessen in diesen Gebieten die Wohnbebauung gefördert.



## UMWELTSCHUTZ WIRTSCHAFTSVERTRÄGLICH GESTALTEN

Die Wirtschaft bekennt sich zum aktiven Umweltschutz. Bei allen Verkehrsträgern werden große Anstrengungen unternommen, um Effizienz und Klimaverträglichkeit zu verbessern. Durch technischen Fortschritt ist der Verkehr in den letzten Jahren immer schadstoffärmer und leiser geworden. Dennoch wird er von der europäischen Ebene beständig mit weiteren Markteingriffen verteuert – nicht selten mit finanziellen Folgen für die Wirtschaft. EU-Vorgaben dürfen nicht zu einer beschleunigten Deindustrialisierung führen. Auch ist die Wirkung von Maßnahmen auf die Verkehrsträger und die unterschiedlichen Regionen genauer zu analysieren.

### DIE UECC FORDERT DESHALB

- ▶ die negativen Auswirkungen von Mobilität nicht durch Verbote und Regulierungen ein-

zuschränken, sondern durch Anreize und technischen Fortschritt zu minimieren.

- ▶ bei der Internalisierung externer Kosten im europäischen Gleichklang mit dem Ziel einer harmonisierten Vorgehensweise zu verfahren.
- ▶ neue Antriebstechnologien und multimodale Transportlösungen beständig und ambitioniert weiterzuentwickeln.

**SO NICHT:** CDNI (Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt) – Eine grundsätzlich begrüßenswerte Initiative belastet die Binnenschifffahrt, weil in der Umsetzung die Lasten zwischen Kommunen, Entsorgungsbetrieben und den Schifffahrtsunternehmen hin- und hergeschoben werden. Am Ende verliert das System Wasserstraße.



## LUFTFAHRT EUROPaweit ENTWICKELN

Der Großteil des Luftverkehrs in der EU ist grenzüberschreitend. Die Überwachung des europäischen Luftraums erfolgt jedoch immer noch entlang nationalen Grenzen. Diese Zersplitterung kostet jährlich über 3 Mrd. Euro. Die europäischen Institutionen haben zwar mit zwei Maßnahmen-Paketen 2004 und 2009 den Weg für einen einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky) bereitet. Von einer Zielerreichung kann aber noch keine Rede sein.

### DIE UECC FORDERT DESHALB

- ▶ die Voraussetzungen für ein effizientes europäisches Flugverkehrsmanagement zu schaffen.
- ▶ Wettbewerbsbedingungen (wie zum Beispiel Gebühren) zu harmonisieren.

- ▶ den europäischen Emissionshandel bis zum Vorliegen eines globalen Abkommens auszuweiten.
- ▶ einen fairen Interessenausgleich zwischen den betrieblichen Erfordernissen der Flughäfen und den Schutzinteressen der Anwohner.

**SO NICHT:** Grenznah gelegene Flughäfen dürfen nicht durch einseitige hoheitliche Verfügungen von den Nachbarstaaten oder zusätzliche Steuern benachteiligt werden. Beispiel Salzburg: Einen Anflug von Norden über deutsches Gebiet soll es gemäß eines Entwurfs einer Durchführungsverordnung des deutschen Bundesverkehrsministeriums nur noch geben, wenn das Wetter und die Ausstattung der Flugzeuge es nicht anders zulassen.





## ÜBER UNS

Die 1949 gegründete UECC ist eine Vereinigung von aktuell rund 60 Industrie- und Handelskammern aus Deutschland, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich und der Schweiz. Sie vertritt die Interessen von rund 2,5 Millionen europäischen Unternehmen im Einzugsgebiet von Rhein, Rhone, Donau und Alpen. Das Tätigkeitsfeld der UECC konzentriert sich auf die Themen und Fragen der europäischen Verkehrs- und Infrastrukturpolitik zu Wasser, zu Lande und in der Luft.

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

