

European Politics in Transport & Logistics Conference
8. März 2019, Luxembourg Chamber of Commerce (LU)

Opening words and presentation of the UECC Position Paper
Dr. Christoph Juen, President of the Union of European Chambers of Commerce and Industry

Sehr geehrte Damen und Herren

Mir kommt das besondere Privileg zu, Sie im Namen der Handelskammer Luxemburg, dem Cluster for Logistics Luxemburg, und der Union Europäischer Industrie- und Handelskammern für Verkehrsfragen UECC, zum heutigen Kongress ganz herzlich begrüßen zu dürfen. Ich tue dies auch im Namen des Gastgebers, Herrn Carlo Thelen, seines Zeichens Generaldirektor der Luxemburger Handelskammer sowie Präsident des Cluster of Logistics Luxemburg! Ihm und seinem Team sei für die hervorragende Organisation der diesjährigen Tagung der UECC mit der heutigen Konferenz als Krönung herzlich gedankt.

Ganz speziell begrüßen darf ich in diesem Saal

Herrn Georges Bach, MEP (parti chrétien social luxembourgeoise)
Herrn Christophe Hansen, MEP (Parti chrétien social luxembourgeoise)
Herrn Andreas Steier, Mitglied des dt. Bundestags, aus Trier (CDU)

Sie, geschätzte Herren, werden heute Mittag als Vertreter der Politik auch am Round Table teilnehmen! Wir sind jetzt schon auf Ihre Überlegungen und Ausführungen, zusammen mit den Podiumsteilnehmern aus der Wirtschaftspraxis, gespannt. Ihnen und den weit über 100 anwesenden Mitgliedern, Experten und Gästen sei für die Aufmerksamkeit, welche Sie diesem Kongress schenken, herzlich gedankt! In diesem Sinne darf ich die heutige Konferenz offiziell als eröffnet erklären.

Im vergangenen Herbst, meine sehr geehrten Damen und Herren, litt die **Rheinschifffahrt** unter einem extrem tiefen Wasserstand. Sie kennen die Folgen auf Menge, Kosten und Preis, wenn die Lastkäne nur noch einen Bruchteil der normalen Ladung verschiffen können. Beinahe wäre auch noch der Kollateralschaden eingetreten, dass der Flughafen von Amsterdam wegen der Schwierigkeiten, das Flug-Kerosin angeliefert zu bekommen, den Betrieb

hätte reduzieren oder gar einstellen müssen. Wenn wir also über die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen diskutieren, so sprechen wir auch und zuallererst über die Aufrechterhaltung und Erfüllung der Versorgungssicherheit für Bevölkerung und Wirtschaft. Mit der Resolution der UECC, dass der Rhein an seinen kritischen Stellen in Deutschland vertieft werde, sollten wir also bei den politischen Entscheidungsträgern offene Türen einrennen!

Ein zweites Thema, das uns von der UECC in den vergangenen zwölf Monaten intensiv beschäftigt hat, war der ernüchternde Befund über den maroden Zustand von über 40 Prozent der Strassenbrücken über den Rhein zwischen Rotterdam und Basel. Wir haben damals in unserer Stellungnahme gefordert, dass die zahlreichen **Strassen- und Eisenbahn-Brücken** über den Rhein proaktiv saniert resp. besser unterhalten werden müssen, damit sie ihre Verbindungsfunktion im Europäischen Infrastrukturnetz vollumfänglich erfüllen können. Ich persönlich hatte allerdings den Eindruck, dass unsere Postulate am letztjährigen «Europäischen Wirtschaftsforum Verkehr» nur lauwarm entgegengenommen wurden. - Und dann passierte die Katastrophe der Autobahnbrücke von Genua! Ich frage also: Muss zuerst unsagbares Leid über Menschen kommen und grosser wirtschaftlicher Schaden entstehen, bis etwas geschieht?

In Asien ist die hervorragende Bedeutung einer vorausschauenden Infrastrukturplanung mit dem Seidenstrassen-Jahrhundertprojekt «**one belt, one road Initiative**» auf den Tisch gelegt worden. Diese Chinesische Vision müsste uns eigentlich wachrütteln! Wir sollten im Herzen Europas die Transeuropäischen Netzwerke insbesondere im Transportsektor viel offensiver an die Hand nehmen, wenn wir vom Chinesischen Gross-Projekt nicht marginalisiert oder gar an die Wand gespielt werden wollen!

Meine Damen und Herren; leistungsfähige Verkehrssysteme sind nicht einfach «vorhanden». Es bedarf auf unserem europäischen Kontinent eines klaren vorausschauenden politischen Willens zum Erhalt und zum angemessenen Ausbau einer bedarfsgerechten Infrastruktur, mit dem ebenso klaren Willen zur zielgerechten Förderung, Sicherstellung der Finanzierung und europaweiten Vernetzung. Wir wollen deshalb im Vorfeld der Wahlen zum Europäischen Parlament im Mai 2019 die politischen Instanzen wieder einmal auf die Bedürfnisse der paneuropäischen Wirtschaft in Sachen Verkehrsinfrastruktur aufmerksam machen.

Worum geht es uns konkret? Die UECC hat ihre Anliegen und Forderungen in einer Serie von Postulaten zusammengefasst. Das entsprechende Dokument

liegt hier im Saal in englischer und in deutscher Sprache auf, sodass ich mich auf einige zentrale Aussagen beschränken kann:

1. Der **bedarfsgerechte Unterhalt und Ausbau** der europäischen Verkehrsachsen hat hohe Priorität für die Wirtschaft, und zwar sowohl für den europäischen Binnenmarkt als auch für den Aussenhandel!

Lücken müssen geschlossen, Engpässe beseitigt werden! Denn: Gut funktionierende Strassen, Schienenwege und Wasserstrassen, sowie leistungsfähige Verkehrsknoten wie Flughäfen, Häfen und Terminals sind eine entscheidende Voraussetzung für den ungehinderten Güter- und Personenverkehr innerhalb Europas und von Europa zur Welt. Hohe Verbindungsqualität, Flexibilität und gute Kalkulierbarkeit der Reise- und Lieferzeiten sichern Arbeitsplätze und Wohlstand. Viel zu oft sind die wichtigen überregionalen Verbindungen – auch mangels Ausweichrouten – überlastet. Staus, Umwege und Zeitverluste verursachen heute Milliardenkosten für die Pendler und die verarbeitende Wirtschaft. Ziel einer vorausschauenden europäischen Verkehrspolitik muss es daher sein, die Verkehrsnetze stetig zu unterhalten und konsequent weiterzuentwickeln, damit die genannten Kollateralschäden gar nicht erst entstehen.

Unser Forderungskatalog hierzu:

- Den Neu- und Ausbau grenzüberschreitender Verbindungen innerhalb der Europäischen Union sowie zu den Nachbarstaaten konsequent voranbringen!
- Die besonders wichtigen Achsen im europäischen Güterverkehr, wie zum Beispiel den Rhein-Alpen-Korridor, die «Magistrale für Europa» (also die West-Ost-Achse von Paris bis Budapest/Bratislava), oder den Scan-Med-Korridor, strategisch stärker priorisieren!
- Die weiträumigen Verbindungen sind mittels der transeuropäischen Verkehrsnetze zukunftsfähig zu gestalten und dabei auch an die «Belt and Road Initiative» (BRI) anzudocken! Diese Andockung soll aus einer gesamteuropäischen Perspektive auf der Basis einer gemeinschaftlichen Strategie erfolgen, und nicht durch bilaterale Einzelvorstösse einzelner Mitgliedsländer.
- Die Planungs- und Realisierungszeiten für diese genannten Infrastrukturmassnahmen sind markant zu reduzieren!
- Die modernen Informations- und Kommunikationstechnologien sind für die Digitalisierung und Automatisierung der Verkehrsnetze und der Verkehrsträger rascher nutzbar zu machen.

2. Die Finanzierung der transeuropäischen Verkehrsnetze muss sichergestellt werden.

Diese Forderung ist eigentlich selbsterklärend. Ein Problem ist nicht nur die Mittelknappheit, die in der Wirtschaft omnipräsent, in den Staatskassen aber chronisch ist. Weil bei der Finanzierungsfrage die nationalen und die europäischen Prioritäten bei der Verkehrsnetzplanung und die entsprechenden Finanzierungsquellen nicht deckungsgleich sind, geschehen immer wieder falsche Mittelzuteilungen. Viele Lückenschliessungen im grenzüberschreitenden Netz sowie Engpassbeseitigungen auf europäisch bedeutsamen Achsen haben in rein nationaler Betrachtung oft eine zu geringe Rentabilität, als dass sie prioritär an die Hand genommen werden. Mit entsprechenden Anschubfinanzierungen aus dem EU-Budget «CEF» (Connecting Europe Facility) kann ein effektiver Hebel, mit Multiplikatorwirkung auf nationaler Ebene, eingesetzt werden. Das CEF-Programm soll also ab 2021 weitergeführt werden, und die verfügbaren Mittel sind massiv aufzustocken. Massstab des Mitteleinsatzes ist die Beurteilung, dass mit diesen Investitionen ein nachweisbarer europäischer Mehrwert erzielt wird.

Wie heisst es doch so schön: Zuhause beginnt, was leuchten soll im Vaterland, resp. jedes Land muss seine Hausaufgaben lösen, damit die europäischen Verkehrsinfrastrukturnetze zu einem vollständigen Ganzen gestrickt werden können. Steuern, Abgaben oder andere fiskalische Massnahmen, denen in den einzelnen Ländern der Personen- und Güterverkehr unterworfen wird, soll deshalb nicht in die allgemeine Staatskasse fliessen. Sie müssen zweckgebunden in den Neu- und Ausbau der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur geleitet werden!

Bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sollen auch verstärkt private Investoren gewonnen werden, was aber häufig entsprechende Zuschüsse der öffentlichen Hand voraussetzt. Mit Public-Private-Partnerships kann in Zukunft zusätzliche Wirkung erzielt werden.

3. Im Rahmen der **Multimodalität** ist ein fairer Wettbewerb der Verkehrsträger sicherzustellen.

Die optimale grenzüberschreitende Vernetzung sämtlicher Verkehrsträger ist der Schlüssel für das europäische Verkehrssystem. Sowohl im Güterverkehr als auch im Personenverkehr ist die Multimodalität schon heute Tatsache. Prognostiker gehen für die weitere Zukunft davon aus, dass sich der Modalsplitt im Rhein-Alpen-Korridor von heute 70:30 im Verhältnis Strassengüterverkehr zum Güterverkehr auf Schiene und Wasser zusammen,

auf 80:20 verschieben dürfte. Das allein erklärt, warum die Multimodalität in Zukunft noch viel intensiver umgesetzt werden muss. Ich nenne Ihnen als Beispiel die Neue Alpentransversale NEAT zwischen der Schweiz und Italien: Sie soll als einer der wichtigsten Warenkorridore die Seehäfen Nordeuropas über Deutschland mit Norditalien verbinden. Ganz im Geiste einer freiheitlichen Marktordnung entscheiden die Marktteilnehmer selbst, welches Verkehrsmittel in einer konkreten Situation zu bevorzugen ist.

Unser Forderungskatalog hierzu:

- Auf europäischer Ebene sind Infrastrukturen zu schaffen, welche die Multifunktionalität ermöglichen und fördern.
- Den multimodalen Verkehr weder durch übermässige Sicherheitsanforderungen noch durch unangemessene Umwelt- und Lärmschutzanforderungen unverhältnismässig ausbremsen.
- Fairen Wettbewerb herstellen und auf wettbewerbsverzerrende Interventionen verzichten, damit jeweils das nach logistischen Motiven optimale Verkehrsmittel gewählt werden kann.
- Die grenzüberschreitende Netzplanung vorantreiben und technische Hemmnisse und andere Barrieren reduzieren.

Auf diesen drei Säulen, also

- Bedarfsgerechter Unterhalt und Ausbau der europäischen Verkehrsachsen
- Finanzierung der transeuropäischen Verkehrsnetze, und
- Multimodalität mit fairem Wettbewerb unter den Verkehrsträgern

ruhen unsere Forderungen hinsichtlich der einzelnen Verkehrsträger. Es fehlt hier die Zeit, auf die Details einzugehen. Schlagwortartig sei genannt:

- Im **Strassengüterverkehr** die produktivitätsfördernden Innovationen ermöglichen;
- Im **Schieneverkehr** die Liberalisierung und Marktöffnung, unter Wahrung der Versorgungssicherheit, weiter vorantreiben;
- Auf den **Wasserstrassen** die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit aufrecht erhalten;
- Im **Luftverkehr** einen einheitlichen europäischen Luftraum realisieren (Single European Sky).

Ich verweise hier auf den detaillierten Forderungskatalog in der aufliegenden Schrift «Verkehrspolitische Positionen der UECC», zu der uns die Europawahl 2019 motiviert hat.

Meine Damen und Herren: Unsere Forderungen zu den leistungsfähigen Verkehrssystemen in Europa stehen auf ein und derselben Ebene mit den Vorstellungen eines **nachhaltigen Wirtschaftens**. Die Wirtschaft bekennt sich einerseits zu einem aktiven Umweltschutz, der den Klimaschutz wie auch die CO2-Reduktion einschliesst. Das Pariser Abkommen mit den 17 SDG's (Sustainable Development Goals) gibt den Regierungen die Marschrichtung vor. Gemeinsam mit den betroffenen Wirtschaftskreisen sind hierzu wirtschaftsverträgliche Mittel und Wege einer nachhaltigen Entwicklung zu definieren.

Es sind aber auch soziale Standards und Prinzipien der guten Geschäftsführung zu beachten. Diese «SEG-Regeln» (social, environmental, governmental) sollen aber so weit als möglich marktwirtschaftlich verträgliche Instrumente und Massnahmen zur Zielerreichung einsetzen, damit weder Wettbewerbsverzerrungen noch eine Lähmung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit geschieht. Ich denke hier vor allem an den Verzicht auf Verbote und Regulierungen, zugunsten von Anreizen und der Ausschöpfung des technischen Fortschritts. Die Digitalisierung öffnet uns den Horizont für ungeahnte Möglichkeiten, auch und gerade in der Verkehrssystementwicklung im europäischen Verbund. Senden wir doch Europaparlamentarier nach Brüssel resp. Strassburg, welche bereit sind, diese Vision Wirklichkeit werden zu lassen.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!