



EUROPAWAHL 2024 VERKEHRSPOLITISCHE POSITIONEN DER UECC



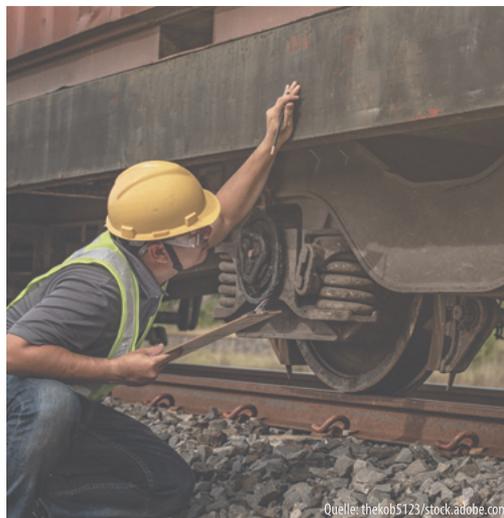
Vorwort des Präsidenten der UECC, Davor Sertic

“WIR MÜSSEN UNSERE EMISSIONEN IN DER EU SENKEN, DARAN FÜHRT KEIN WEG VORBEI. WIR DÜRFEN ABER NICHT VERGESSEN, PRAXISTAUGLICHE LÖSUNGEN FÜR DIE BRANCHE ZU FINDEN. DAS BEDEUTET: DIE OPTIMALE ZUSAMMENARBEIT VON SCHIENE, WASSER UND STRASSE ALS WICHTIGE VERKEHRSTRÄGER. GENAU DESSEN NEHMEN WIR UNS BEI DER UECC AN. DAS ZIEL IST KLAR: NICHT NUR NACHHALTIGER, SONDERN AUCH BESSER ZU WERDEN. HIER KÖNNEN DIE MITGLIEDSREGIONEN DER UECC EINE VORREITERROLLE ÜBERNEHMEN MIT UNTERSTÜTZUNG DER EUROPÄISCHEN VERKEHRSPOLITIK.”



Quelle: WKO Wien

DER HEUTIGE STAND DES MODALSPLITS DER EINZELNEN VERKEHRSTRÄGER (STRASSE, SCHIENE, BINNENWASSERSTRASSEN) IST GANZ UNTERSCHIEDLICH IN DER EU, WIE IN DER TABELLE 1 EXEMPLARISCH FÜR UECC- UND NACHBARLÄNDER DARGESTELLT. EINE OPTIMALE ZUSAMMENARBEIT ALLER VERKEHRSTRÄGER IST NOTWENDIG.



Quelle: thekob5123/stock.adobe.com

Tabelle 1: Intermodaler Split der Verkehrsträger in UECC- und Nachbarländern.

Land	Straße	Schiene	Binnengewässer	Pipeline
BE	76,8	9,5	11,5	2,3
CZ	75,1	22,3	0	2,6
DK	87,8	8,4	0	2,3
DE	71,9	18,6	7,2	2,3
FR	84,9	10,3	2,1	2,7
HR	62,1	21,2	5,6	11,2
IT	83,3	12	0,1	4,6
LU	85,6	6,5	8	
HU	65,8	25,1	4,1	5
NL	49	6	39,7	5,2
AT	61,7	27	1,9	9,5
PL	72,5	20,8	0	6,7
SE	71	28,8	0,2	
CH	66,2	33,5	0,1	0,2
Eu-27	74,6	16,4	5,4	3,6

Verkehrsleistung (Tonnenkilometer) in %

Quelle: EUROSTAT 2021

6 Millionen Menschen in der EU arbeiten im Transportsektor.

Ohne Verkehr und Logistik läuft nichts! Daher bedeutet europäische Verkehrspolitik heute, die grenzübergreifenden Verkehrsnetze an den Klimawandel sowie an sich ändernde Verkehrsströme anzupassen, sie stetig zu erhalten und konsequent weiterzuentwickeln, gleichzeitig innovative und intelligente Verkehrslösungen zu erleichtern, CO₂-Emissionen bei Transporten einzusparen und vermehrt auf nachhaltige Verkehrsträger sowie schadstoffarme Fahrzeuge zu setzen.





Quelle: Stavros/stock.adobe.com

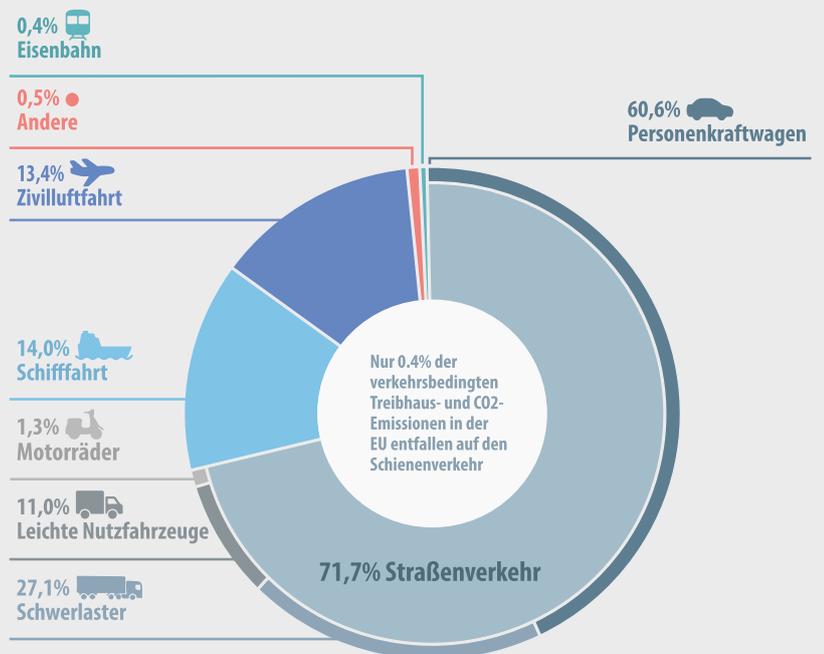
Güterzüge mit Containern für kombinierten Verkehr

77 % der Verkehrsleistung des Güterverkehrs innerhalb der EU wird per Lkw erbracht.

Eine vereinfachte Zulassung von höheren Gewichten und Abmessungen bei Nutzfahrzeugen in der EU – auch mit dem vorherrschenden Dieselantrieb –, sofern die Straßeninfrastruktur dies erlaubt, ermöglicht durch Fahrtenreduzierung deutliche CO₂-Einsparungen. Das Gleiche gilt für eine generelle, EU-weite Erlaubnis zur Überschreitung der höchstzulässigen Lkw-Längen für eine verbesserte Aerodynamik, Energieeffizienz und den Einbau emissionsfreier Technologie.

Graphik 1:

Verkehrsbedingte Emissionen in der EU
Aufschlüsselung der CO₂-Emissionen nach Verkehrsträgern



Quelle: Europäische Umweltagentur 2022

Nur 0,4 % der verkehrsbedingten Treibhausgas- und CO₂-Emissionen in der EU entfallen auf den Schienenverkehr, aber 17 % der Verkehrsleistung im Güterverkehr!

Um die angestrebte Steigerung der Verkehrsleistung bis 2030 um 50 % und die Verdoppelung bis 2050 zu erreichen, braucht es erheblich mehr Kapazität im Schienennetz. Die Schienekorridore insgesamt, insbesondere die Haupttrouten von und zu den Binnenhäfen und internationalen Seehäfen und ihre Zulaufstrecken sowie geeignete Ausweichstrecken müssen leistungsfähig ausgebaut werden. Mehr grenzüberschreitende Interoperabilität, Digitalisierung, Automatisierung und der Abbau von administrativen Hindernissen erleichtern die Nutzung der Bahn!



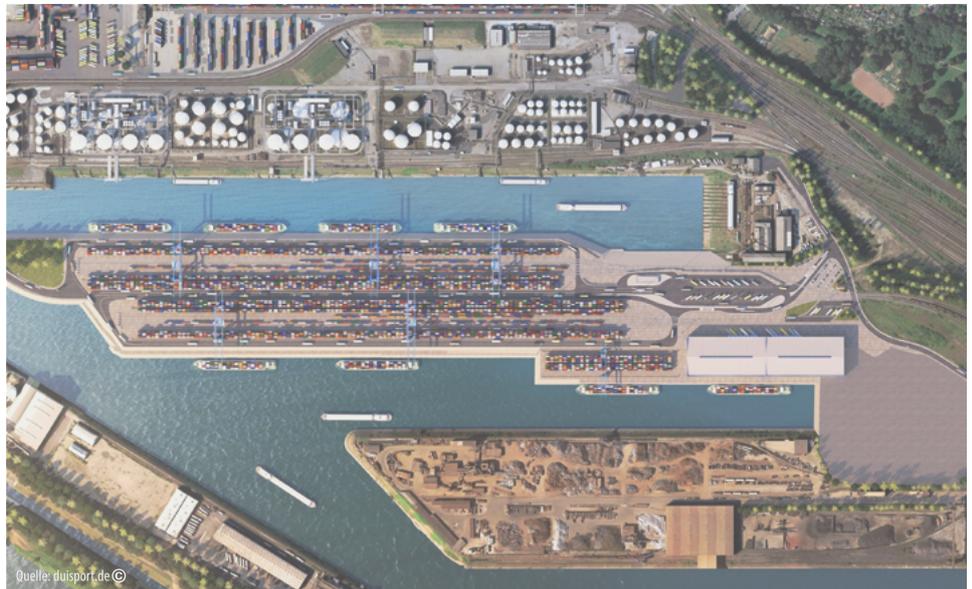
Quelle: penofoto.de/stock.adobe.com

Stau am Brenner



Quelle: Westwind/stock.adobe.com

6% des Güterverkehrs wird per Binnenschiff erbracht



Quelle: duisport.de ©

Multimodales Terminal in Duisburg

Allein die Binnenwasserstraßen haben ausreichende Kapazitäten frei, doch ihr Anteil an der Güterverkehrsleistung beträgt europaweit nur noch 6 %.

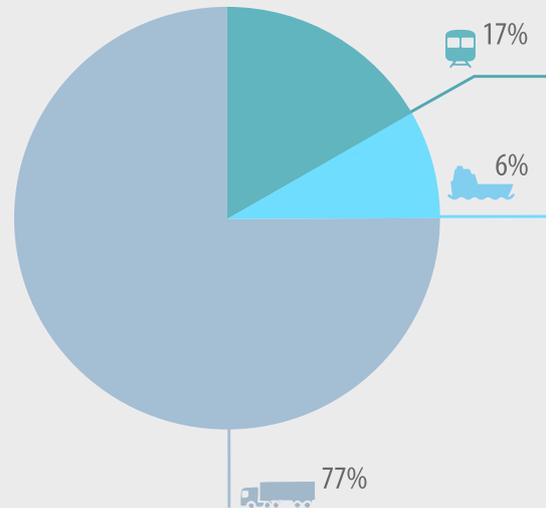
Bis 2030 soll der Anteil der Wasserstraße um 25 % gesteigert werden, denn sie kann maßgeblich zur Reduktion der CO2-Emissionen beitragen, ist aber häufig von massiven Einschränkungen durch Niedrigwasserperioden betroffen. Projekte zur Abladeoptimierung und Sohlenstabilisierung am Rhein, Maßnahmen an der Donau sowie Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen und Schleusenverlängerungen an weiteren wichtigen Wasserstraßen müssen im europäischen Interesse zügig geplant und mit Nachdruck umgesetzt, und nicht von nationalen Umweltpolitiken in Frage gestellt werden. Nur so kann die Binnenwasserstraße langfristig resilienter und zuverlässiger werden.²

Multimodalität ist nachhaltig und effizient.

Es braucht mehr Anreize und Erleichterungen für kombinierte Verkehre, damit auf Langstrecken Schiene und Wasserstraße zum Einsatz kommen. Erforderlich sind die gezielte Förderung der Sanierung sowie des Aus- und Neubaus von Umschlagsterminals, die Sicherstellung ihrer guten Anbindung an das Verkehrsnetz, die vorausschauende Instandhaltung von Brückenbauwerken, die Förderung von Gleisanschlüssen, Fahrzeugstellflächen sowie technologieoffener Tank- und Ladeinfrastruktur für Lkw, Erleichterungen für Lkw mit höheren Maßen und Gewichten im Zulauf, transparente Daten über Terminalkapazitäten und ein nahtloser digitaler, standardisierter Daten- und Dokumentenaustausch entlang der gesamten Transport- und Logistikketten.³

Graphik 2:

Anteil der landgebundenen Verkehrsträger an der Verkehrsleistung in der EU



Schiene Binnenwasserstraße Straße

Quelle: EUROSTAT 2021



Quelle: littlewolf1989/stock.adobe.com

LKW- Fahrermangel

Der Fahrermangel muss konsequent angegangen werden.

Alle Verkehrsträger sind heute schon von einem massiven Fahrermangel betroffen, der sich weiter verschärfen und damit die Logistikketten gefährden wird. Auf EU-Ebene braucht es daher sowohl Vorgaben für die unbürokratische Umschreibung und Anerkennung von Lkw-Führerscheinen aus Drittstaaten sowie die Anerkennung von Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten bei vergleichbarem Qualifikationsniveau als auch bessere Bedingungen für Lkw-Fahrer z. B. an Park- und Rastanlagen. Der Berufseinstieg für Lkw-Fahrer sollte auch generell vereinfacht und attraktiver gestaltet werden. Im Schienenverkehr sind Vereinfachungen für den grenzüberschreitenden Einsatz von Lokführern erforderlich.



Quelle: alexugalek/stock.adobe.

EU-Luftqualitätsrichtlinie darf Unternehmen nicht überfordern.

Die neue Richtlinie sieht bis 2030 mindestens eine Halbierung der bestehenden Grenzwerte z. B. für Feinstaub und Stickstoffdioxid vor. Da die Fahrzeugflotten weder so schnell umgerüstet werden können noch die erforderliche Ladeinfrastruktur im benötigten Umfang zeitnah realisiert werden kann, sind neue Fahrverbote zu befürchten. Weitere Verbesserungen bei Fahrzeugtechnologie und Kraftstoffen sowie eine stärkere Marktdurchdringung mit emissionsfreien Fahrzeugen sind erforderlich, brauchen aber mehr Zeit. Eine Abmilderung der Grenzwerte und eine Verlängerung des Zeithorizonts sind dringend erforderlich, um den Unternehmensstandort Europa nicht zu beeinträchtigen.

UECC: WER SIND WIR?

UNTER DEM DACH DER UECC HABEN SICH SEIT 1949 CA. 50 INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (IHKS) AUS 5 LÄNDERN AUS DEM EINZUGSGEBIET VON RHEIN, RHONE, DONAU SOWIE DEN ALPEN ZUSAMMENGESCHLOSSEN. DIE UECC SETZT SICH FÜR EINE AN DEN BEDÜRFNISSEN DER WIRTSCHAFT ORIENTIERTE VERKEHRSPOLITIK EIN.

WEITERE INFORMATIONEN

- [1. UECC-Resolution zum Ausbau der TEN-T-Netze in Europa \(2022\)](#)
- [2. UECC-Resolution „Wasserstraßen ausbauen – Binnenschifffahrt stärken“ \(2022\)](#)
- [3. UECC-Resolution „Multimodalität und nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen in Europa stärken!“ \(2023\)](#)

2. Februar 2024

WWW.UECC-CHAMBERS.EU
WWW.UECC.ORG

KONTAKTANFRAGEN: MALIK ZENITI

M.ZENITI@UECC.ORG

CLUSTER FOR LOGISTICS LUXEMBOURG
C/O UECC ÖFFENTLICHKEITSARBEIT
7, RUE ALCIDE DE GASPERICH
L- 2981 LUXEMBOURG
TEL: 00352 42 3939 848



UECC-Positionen zur Europawahl 2024

6 Millionen Menschen in der EU arbeiten im Transportsektor. Ohne Verkehr und Logistik läuft nichts! Daher bedeutet europäische Verkehrspolitik heute, die grenzübergreifenden Verkehrsnetze an den Klimawandel sowie an sich ändernde Verkehrsströme anzupassen, sie stetig zu erhalten und konsequent weiterzuentwickeln, gleichzeitig innovative und intelligente Verkehrslösungen zu erleichtern, CO₂-Emissionen bei Transporten einzusparen und vermehrt auf nachhaltige Verkehrsträger sowie schadstoffarme Fahrzeuge zu setzen.

77 % der Verkehrsleistung des Güterverkehrs innerhalb der EU wird per Lkw erbracht. Eine vereinfachte Zulassung von höheren Gewichten und Abmessungen bei Nutzfahrzeugen in der EU – auch mit dem vorherrschenden Dieselantrieb –, sofern die Straßeninfrastruktur dies erlaubt, ermöglicht durch Fahrtenreduzierung deutliche CO₂-Einsparungen. Das Gleiche gilt für eine generelle, EU-weite Erlaubnis zur Überschreitung der höchstzulässigen Lkw-Längen für eine verbesserte Aerodynamik, Energieeffizienz und den Einbau emissionsfreier Technologie.

Nur 0,4 % der verkehrsbedingten Treibhausgas- und CO₂-Emissionen in der EU entfallen auf den Schienenverkehr, aber 17 % der Verkehrsleistung im Güterverkehr! Um die angestrebte Steigerung der Verkehrsleistung bis 2030 um 50 % und die Verdoppelung bis 2050 zu erreichen, braucht es erheblich mehr Kapazität im Schienennetz. Die Schienenkorridore insgesamt, insbesondere die Hauptrouten von und zu den Binnenhäfen und internationalen Seehäfen und ihre Zulaufstrecken sowie geeignete Ausweichstrecken müssen leistungsfähig ausgebaut werden. Mehr grenzüberschreitende Interoperabilität, Digitalisierung, Automatisierung und der Abbau von administrativen Hindernissen erleichtern die Nutzung der Bahn!¹

Allein die Binnenwasserstraßen haben ausreichende Kapazitäten frei, doch ihr Anteil an der Güterverkehrsleistung beträgt europaweit nur noch 6 %. Bis 2030 soll der Anteil der Wasserstraße um 25 % gesteigert werden, denn sie kann maßgeblich zur Reduktion der CO₂-Emissionen beitragen, ist aber häufig von massiven Einschränkungen durch Niedrigwasserperioden betroffen. Projekte zur Abladeoptimierung und Sohlenstabilisierung am Rhein, Maßnahmen an der Donau sowie Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen und Schleusenverlängerungen an weiteren wichtigen Wasserstraßen müssen im europäischen Interesse zügig geplant und mit Nachdruck umgesetzt, und nicht von nationalen Umweltpolitiken in Frage gestellt werden. Nur so kann die Binnenwasserstraße langfristig resilienter und zuverlässiger werden.²

Multimodalität ist nachhaltig und effizient. Es braucht mehr Anreize und Erleichterungen für kombinierte Verkehre, damit auf Langstrecken Schiene und Wasserstraße zum Einsatz kommen. Erforderlich sind die gezielte Förderung der Sanierung sowie des Aus- und Neubaus von Umschlagsterminals, die Sicherstellung ihrer guten Anbindung an das Verkehrsnetz, die vorausschauende Instandhaltung von Brückenbauwerken, die Förderung von Gleisanschlüssen,

¹ [UECC-Resolution zum Ausbau der TEN-T-Netze in Europa](#) (2022)

² [UECC-Resolution „Wasserstraßen ausbauen – Binnenschifffahrt stärken“](#) (2022)

Fahrzeugstellflächen sowie technologieoffener Tank- und Ladeinfrastruktur für Lkw, Erleichterungen für Lkw mit höheren Maßen und Gewichten im Zulauf, transparente Daten über Terminkapazitäten und ein nahtloser digitaler, standardisierter Daten- und Dokumentenaustausch entlang der gesamten Transport- und Logistikketten.³

Der Fahrermangel muss konsequent angegangen werden. Alle Verkehrsträger sind heute schon von einem massiven Fahrermangel betroffen, der sich weiter verschärfen und damit die Logistikketten gefährden wird. Auf EU-Ebene braucht es daher sowohl Vorgaben für die unbürokratische Umschreibung und Anerkennung von Lkw-Führerscheinen aus Drittstaaten sowie die Anerkennung von Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten bei vergleichbarem Qualifikationsniveau als auch bessere Bedingungen für Lkw-Fahrer z. B. an Park- und Rastanlagen. Begleitetes Lenken von Lkw ab 17 Jahren kann den Berufseinstieg für Fahrer vereinfachen und attraktiver gestalten. Im Schienenverkehr sind Vereinfachungen für den grenzüberschreitenden Einsatz von Lokführern erforderlich.

EU-Luftqualitätsrichtlinie darf Unternehmen nicht überfordern. Die neue Richtlinie sieht bis 2030 mindestens eine Halbierung der bestehenden Grenzwerte z. B. für Feinstaub und Stickstoffdioxid vor. Da die Fahrzeugflotten weder so schnell umgerüstet werden können noch die erforderliche Ladeinfrastruktur im benötigten Umfang zeitnah realisiert werden kann, sind neue Fahrverbote zu befürchten. Weitere Verbesserungen bei Fahrzeugtechnologie und Kraftstoffen sowie eine stärkere Marktdurchdringung mit emissionsfreien Fahrzeugen sind erforderlich, brauchen aber mehr Zeit. Eine Abmilderung der Grenzwerte und eine Verlängerung des Zeithorizonts sind dringend erforderlich, um den Unternehmensstandort Europa nicht zu beeinträchtigen.

UECC: Wer sind wir?

Unter dem Dach der UECC haben sich seit 1949 ca. 50 Industrie- und Handelskammern (IHKs) aus 5 Ländern aus dem Einzugsgebiet von Rhein, Rhone, Donau sowie den Alpen zusammengeschlossen. Die UECC setzt sich für eine an den Bedürfnissen der Wirtschaft orientierte Verkehrspolitik ein.

Cluster for Logistics Luxembourg c/o UECC-Öffentlichkeitsarbeit
7, rue Alcide de Gasperi, L- 2981 Luxembourg
www.uecc-chambers.eu www.uecc.org
Kontaktanfragen: m.zeniti@uecc.org

Stand: 18.01.2024

³ [UECC-Resolution „Multimodalität und nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen in Europa stärken!“](#) (2023)