

EU-Verkehre

Neue Zollvorschriften in der EU

Summarische Aus- und Eingangsanmeldungen

Seit dem 01.01.2011 müssen alle Warentransporte, die aus der Europäischen Union (EU) exportiert oder in die EU importiert werden, vorab zum Zweck der Risikoanalyse auf elektronischem Weg bei den Grenzzollstellen angemeldet werden. Mit dieser Neuerung wird das von der Weltzollorganisation (WCO) zur Terrorismusbekämpfung aufgestellte „SAFE Framework of Standards“ in EU-Recht umgesetzt. Im Straßengüterverkehr muss die Abgabe der summarischen Aus- und Eingangsanmeldungen (ASumAs / ESumAs) mindestens eine Stunde vor Erreichen der entsprechenden Zollstelle erfolgen. Während die Daten einer ASumA in der Regel bereits im Rahmen der Ausfuhranmeldung an den Zoll übermittelt werden, muss im Fall der Einfuhr von Waren in die EU in praktisch allen Fällen eine eigenständige ESumA angefertigt werden. Diese Aufgabe obliegt grundsätzlich dem Transportunternehmer.

Die summarischen Ein- und Ausgangsanmeldungen sind mit Verordnung (EG) Nr. 1875 vom 18.12.2006 in das EU-Recht aufgenommen worden. Ihre Umsetzung war ursprünglich bereits für den 01.07.2009 vorgesehen. Sie musste seinerzeit wegen Problemen bei der technischen Realisierung verschoben werden. Aber auch zum 01.01.2011 bestanden noch erhebliche Umsetzungslücken, und zwar sowohl auf Seiten der nationalen Zollverwaltungen als auch bei der Anbindung der Zollbeteiligten an die neuen Systeme. Nach dem Erkenntnisstand des BGL kann bis zum heutigen Tag kein einziger kommerzieller Softwareanbieter eine Anwendung zur Übermittlung von ESumAs an die Eingangszollstellen aller 27 EU-Mitgliedsstaaten anbieten. Schwerer wog, dass zu Jahresbeginn 2011 keinerlei kommerzielle Lösungen zur Verfügung standen, mit denen ESumAs an die für den Straßengüterverkehr wichtigsten Zollstellen der EU-Außengrenzen von Polen und Bulga-

rien übermittelt werden konnten. Softwarehäuser hatten sich schwerpunktmäßig an den Bedürfnissen der aufkommensstärkeren See- und Luftfrachtverkehre orientiert, die die EU typischerweise über völlig andere Grenzen erreichen. Vor diesem Hintergrund rechneten Experten mit erheblichen Behinderungen bei der Einführung der neuen Vorschriftenlage. Anfang Dezember 2010 ging die EU-Kommission so weit, die Mitgliedsstaaten zur Einhaltung einer „Gnadenfrist“ aufzufordern. In dieser Zeit sollte zumindest auf die Bebußung von Unternehmen verzichtet werden, die die Grenzen der EU ohne vorherige ESumA erreichen. Ob und wie eine solche Gnadenfrist zur Anwendung kommt, stand allerdings im Ermessen der einzelnen Länder.

Entgegen den Erwartungen kam es in den Tagen nach dem Jahreswechsel offenbar nicht zu schwerwiegenden Behinderungen an den EU-Außengrenzen. Deutschland – das allerdings als EU-Eingangsland für den Straßengüterverkehr praktisch keine Rolle spielt – folgte der Empfehlung der Kommission und verzichtete in den ersten Monaten des Jahres 2011 nicht nur auf eine Bebußung von Unternehmen. Darüber hinaus verzichteten deutsche Behörden bis einschließlich 30.04.2011 völlig auf die summarische Eingangsanmeldung. Aus anderen Ländern wurden keine vergleichbaren offiziellen Anordnungen bekannt. Angesichts des verhältnismäßig reibungslosen Jahreswechsels muss jedoch davon ausgegangen werden, dass die Zollbehörden zumindest auf informeller Ebene „Gnade walten“ ließen.

Für unter dem Versandverfahren Carnet TIR tätige Transportunternehmen bietet die International Road Transport Union (IRU) seit Anfang Januar 2011 die Möglichkeit, ihrer Verpflichtung zur Abgabe von ESumAs mittels des nichtkommerziellen Webportals TIR-EPD (TIR Electronic Pre-Declaration) nachzukommen.

Frankreich

Lkw-Maut auf Nationalstraßen nochmals verschoben

Seit einigen Jahren plant die französische Regierung die Einführung einer so genannten „Ecotaxe“, einer Maut für Lastkraftwagen ab 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht (zGG) auf Nationalstraßen. Bereits mehrfach musste der Starttermin für die Ecotaxe, die auf etwa 12 000 Kilometern Nationalstraßen vorgesehen ist, verschoben werden. Bisher sind in Frankreich nur die konzessionierten Autobahnen mautpflichtig. Ob der nunmehr vorgesehene Termin für die flächendeckende Einführung der Ecotaxe auf Frankreichs Nationalstraßen ab dem Jahr 2013 gehalten werden kann, ist derzeit noch offen. Im Frühjahr 2011 stellte ein Gericht fest, dass bei der Ausschreibung und Konzessionsvergabe des Mautsystems keine ausreichende Transparenz bestanden habe.

Bereits zuvor hatte die französische Regierung für Juli 2011 einen Mauttest für Fahrzeuge ab 12 t zGG auf einem Streckennetz von etwa 180 Kilometern im Elsass angekündigt. Begründet wurde diese Teststrecke mit erheblichen Ausweichverkehren ausländischer Lkw, die auf die kostenlosen Schnellstraßen auf der elsässischen Seite des Rheins ausweichen, um Mautgebühren auf deutschen Autobahnen zu sparen. Das elsässische Verkehrsgewerbe und die verladende Wirtschaft intervenierten gegen die Einführung der „Ecotaxe“ ausschließlich auf elsässischen Straßen, da sie eine wettbewerbsverzerrende Belastung für den Standort befürchteten. Der „Mauttest“ wurde daraufhin auf 2012 verschoben.

Zulässiges Gesamtgewicht von 44 t für die Beförderung landwirtschaftlicher Produkte

Nach langwierigen Verhandlungen mit dem Verkehrsgewerbe hat das französische Transportministerium in einem Erlass vom Januar 2011 das zulässige Gesamtgewicht für fünfsichtige Fahrzeuge, die landwirtschaftliche Produkte und Nahrungsmittel befördern, auf 44 t angehoben. In den nächsten Jahren soll die Möglichkeit des Einsatzes von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht

von 44 t schrittweise an Fahrzeugkombinationen mit sechs Achsen gebunden sein. Das französische Transportgewerbe fordert bei Verwendung von Fahrzeugen mit sechs Achsen eine Ausweitung des zulässigen Gesamtgewichtes auf 50 t.

Nach Veröffentlichung des Erlasses über höhere Gesamtgewichte in Frankreich bestanden aus deutscher Sicht zahlreiche offene Fragen hinsichtlich der Auslegung dieser Bestimmung. So wurde erst im Laufe des Frühjahrs 2011 von französischer Seite klargestellt, dass der Einsatz von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 44 t zGG nur auf den nationalen Verkehr innerhalb Frankreichs beschränkt ist. Im grenzüberschreitenden Verkehr mit Frankreich gelte weiterhin ein zulässiges Gesamtgewicht von maximal 40 t.

Kritik an winterlichen Fahrverboten

Auf Grund winterlicher Straßenverhältnisse rief eine Vielzahl französischer Präfekturen im Dezember 2010 kurzfristig flächendeckende Lkw-Fahrverbote aus. Betroffen waren unter anderem zahlreiche wichtige Autobahnen, aber auch der Ballungsraum Paris. Die französischen Transportverbände kritisierten, dass die Präfekturen mit der Ausrufung von kurzfristigen Fahrverboten in vielen Fällen überreagierten. Bemängelt wurde des Weiteren, dass Fahrer längere Zeit ohne Versorgungsmöglichkeiten bei Minustemperaturen im Fahrzeug auf den Autobahnen ausharren mussten. Das Transportgewerbe forderte eine bessere Koordination zwischen den einzelnen Präfekturen und wies auf Mängel beim Winterdienst hin. Das französische Innenministerium nahm die Kritik zum Anlass, eine Untersuchungskommission zur Verbesserung der Kommunikation bei entsprechenden Witterungsbedingungen einzuberufen.

Großbritannien

Erhöhte Infrastrukturausgaben geplant

Ein erstmals von der britischen Regierung vorgelegter nationaler Infrastrukturplan sieht vor, dass in den kommenden Jahren 11,5 Mrd. Euro in den Aus-

bau der Infrastruktur investiert werden sollen. Trotz des erklärten Sparkurses der britischen Regierung sind für die nähere Zukunft zahlreiche Infrastrukturprojekte vorgesehen, darunter auch Straßeninfrastrukturmaßnahmen. So sollen die wichtigen Autobahnen M1, M25 und M60 ausgebaut und modernisiert werden. Des Weiteren sind Investitionen für den Ausbau und die Erneuerung der Schieneninfrastruktur, der Seehäfen und Flughäfen geplant.

Die britische Regierung prüft – wie auch andere EU-Staaten – die Einführung einer Straßenmaut für das bisher kostenfreie britische Straßennetz. Wichtiges Argument ist die Beteiligung ausländischer Verkehrsteilnehmer an der Finanzierung der Straßeninfrastruktur. Auf Grund der vergleichsweise hohen Mineralölsteuer und somit hoher Treibstoffpreise in Großbritannien tankten nur wenige ausländische Fahrzeuge in Großbritannien und leisteten daher nur einen geringen Beitrag zur Finanzierung der Infrastruktur.

Illegale Einwanderer auf Lastkraftwagen

Immer wieder berichten deutsche Fahrer und Transportunternehmen von Problemen mit illegalen Einwanderern, die versuchen, als blinde Passagiere per Lkw nach Großbritannien zu gelangen. Seit vielen Jahren bereichern sich professionelle Schleuserbanden an den menschlichen Schicksalen und versuchen allen Vorsichtsmaßnahmen zum Trotz, speziell in der Nähe der französischen und belgischen Fährhäfen, illegale Einwanderer auf Lkw in Richtung Großbritannien zu schmuggeln. Der BGL informiert regelmäßig über die Problematik und deren rechtliche Hintergründe. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Hinweise des BGL auf Dokumente, die für den Ernstfall mitzuführen sind. Mit ihrer Hilfe kann nachgewiesen werden, dass alle notwendigen Maßnahmen ergriffen wurden, um ein Eindringen illegaler Personen auf das Fahrzeug zu verhindern. Sollten die britischen Behörden illegale Einwanderer auf einem Fahrzeug aufgreifen und es fehlen entsprechende Nachweise, so können von Fahrern und Unternehmen Bußgelder in Höhe von bis zu 2 000 britischen Pfund pro illegalem Einwanderer erhoben werden. Die britischen Behörden entdecken jährlich bis zu 2 000 illegale Einwanderer im Fährhafen von Calais. In

den anderen französischen und belgischen Häfen und am Eurotunnel werden jedes Jahr mehr als 1 000 Personen aufgegriffen.

Eurotunnel befördert wieder mehr Lkw

In der Folge eines schweren Brandunfalls im Eurotunnel Ende 2008 musste auf Grund von umfangreichen Reparaturarbeiten die Anzahl der Züge und somit die Anzahl der beförderten Lkw deutlich reduziert werden. Die Wirtschaftskrise, die im Jahr 2009 voll auf das Transportgewerbe durchschlug, verursachte im Eurotunnel weitere Aufkommensrückgänge. Für das Geschäftsjahr 2010 berichtet die Eurotunnelbetreibergesellschaft nunmehr wieder von starken Zuwächsen im Vergleich zum Vorjahr. So wurden 2010 über eine Mio. Lkw mit dem Shuttlezug durch den Eurotunnel befördert. Dies entspricht einer Steigerung im Vergleich zum Vorjahr um 42 Prozent. Auch der Marktanteil des Eurotunnels am Güterverkehr über den Ärmelkanal – der in direkter Konkurrenz zu den Fährgesellschaften steht – wuchs nach eigenen Angaben kräftig an.

Spanien

Schwere Wirtschaftskrise belastet das Transportgewerbe

Die Wirtschaftskrise traf Spanien schwerer als andere westeuropäische Staaten. So war das Bruttoinlandsprodukt (BIP) selbst im Jahr 2010 noch leicht rückläufig. Prognosen gehen erst im Jahr 2011 von einem leichten Anstieg des BIP aus. Die allgemein schlechte Wirtschaftslage schlägt sich auch auf das Transportgewerbe nieder. So musste in den vergangenen zwei Jahren eine Vielzahl spanischer Transportunternehmen Insolvenz anmelden. Darunter waren vor allem Kleinunternehmen mit einem oder zwei Fahrzeugen, die auf dem spanischen Markt besonders häufig vertreten sind. Lkw-Neuzulassungen beschränkten sich auf die wenigen großen Transportunternehmen. Für Spanien ist Deutschland der wichtigste Lieferant von Waren. Im ersten Halbjahr 2010 wurde zwar ein Anstieg der aus Deutschland nach Spanien eingeführten Waren um vier Prozent verzeichnet. Das Vorkrisenniveau wurde damit aber noch lange nicht wieder erreicht.

Infrastrukturprojekte von Haushaltskürzungen nicht betroffen

Der bereits vor der Krise von der spanischen Regierung festgelegte Strategieplan für die Infrastruktur und das Transportwesen zwischen 2005 und 2020 (PEIT) – mit einem Wert von etwa 250 Mrd. Euro – soll trotz des Sparkurses nicht angetastet werden. So sind für das Jahr 2011 Investitionen in Höhe von 13,6 Mrd. Euro vorgesehen. Die Schwerpunkte liegen im Neubau und der Modernisierung von Eisenbahnstrecken. Für den Straßenbau sollen 2011 etwa 2,5 Mrd. Euro ausgegeben werden.

Italien

Gerichtsurteil setzt Sondermaut aus

Im Zuge eines Sparpakets beschloss die italienische Regierung die Einführung einer Sondermaut zum 01.07.2010. Die Sondermaut von 0,3 Cent pro Kilometer für Fahrzeuge mit drei Achsen und mehr sollte zusätzlich zur normalen Autobahnmaut erhoben werden. Eine weitere Erhöhung von 0,6 Cent pro Kilometer im Jahr 2011 war bereits vorgesehen. Des Weiteren sollte eine Maut auf bisher gebührenfreien Autobahnabschnitten eingeführt werden. Ein Gericht erklärte im August 2010 die Sondermaut jedoch für unzulässig und setzte diese bis auf Weiteres aus.

Nationaler Logistikplan vorgestellt

Untersuchungen der italienischen Regierung kamen zu dem Ergebnis, dass die italienische Transport- und Logistikwirtschaft im Vergleich zu anderen Industriestaaten nicht „effektiv genug arbeite“ und daher die Logistikkosten in Italien zu hoch seien. Ein nationaler Logistikplan, der Anfang 2011 von der italienischen Regierung vorgelegt wurde, sieht eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verbesserung der Situation in der Logistikbranche vor. So soll u.a. mit dem so genannten „Ferro-Bonus“ ein Anreiz für eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Seestrecken und den Schienenverkehr geschaffen werden. Zusätzlich soll der Bürokratieabbau im Bereich des Zolls und anderer Behörden vorangebracht werden. Be- und Entladezeiten für Lkw

sollen gesetzlich auf maximal zwei Stunden begrenzt werden. Für das Palettenmanagement soll nicht mehr das Transportunternehmen, sondern der Auftraggeber zuständig sein. Zahlungsziele, die in der Praxis bisher bei bis zu 120 Tagen lagen, sollen verkürzt werden, um das Transportgewerbe zu entlasten. Die im Logistikplan gleichzeitig aufgelisteten Infrastrukturprojekte im Wert von 110 Mrd. Euro sind allerdings nur zum Teil finanziell gedeckt. Dabei handelt es sich unter anderem um die Schienenzuläufe zu den im Bau befindlichen Lötschberg- und Gotthard-Tunnel in der Schweiz und zum geplanten Brenner-Basis-Tunnel in Österreich.

BGL interveniert erfolgreich gegen Kontrollpraxis

In der Vergangenheit erreichten den BGL immer wieder Meldungen von Fällen, in denen deutsche Lkw-Fahrer über 65 Jahre in Italien unter Hinweis auf die italienische Straßenverkehrsordnung sanktioniert wurden. Diese sieht vor, dass Fahrer von Lkw über 20 t zGG maximal 65 Jahre alt sein dürfen. Wurden deutsche Fahrer über 65 Jahre mit entsprechenden Fahrzeugen aufgegriffen, setzten die italienischen Behörden in vielen Fällen das Fahrzeug für mehrere Monate fest und zogen den Führerschein des Fahrers ein.

Eine solche Altersbeschränkung besteht in anderen europäischen Ländern, wie auch in Deutschland, nicht und ist auch im EU-Recht nicht vorgesehen. Die EU-Kommission hatte dem BGL bereits vor Jahren bestätigt, dass in Deutschland ausgestellte Führerscheine – auch von Lkw-Fahrern über 65 Jahren – von den italienischen Kontrollbehörden grundsätzlich anerkannt werden müssen. Der BGL erhielt nach langwierigen Verhandlungen im Sommer 2010 eine schriftliche Bestätigung des italienischen Innenministeriums, wonach deutsche Fahrer, auch wenn sie über 65 Jahre alt sind, Lkw über 20 t zGG in Italien lenken dürfen. Der BGL hat dieses Schreiben – nebst deutscher Übersetzung – den betroffenen Transportunternehmen zur Verfügung gestellt.

Niederlande

Wirtschaftliche Situation verbessert sich

Nach zwei schwierigen Jahren hat sich im Jahr 2010 die wirtschaftliche Lage des niederländischen Transportgewerbes wesentlich verbessert. So berichten die niederländischen Transportunternehmen allgemein von einer guten Auftragslage. Tragend für diesen Aufschwung seien die Wachstumsimpulse aus Deutschland und Polen. Zahlreiche niederländische Transportunternehmen haben bereits vor Jahren Niederlassungen in Polen gegründet bzw. Joint Ventures mit polnischen Unternehmen aufgebaut und können so von der Marktpräsenz profitieren. Sorge bereiten allerdings die massiv gestiegenen Dieselpreise und die auf niedrigem Niveau stagnierenden Transportpreise.

Mautpläne endgültig gekippt

Die noch unter der alten Regierung im Jahr 2011 geplante Einführung einer kilometerabhängigen Maut zunächst für Lkw ab 12 t zGG, die später auf alle Fahrzeugklassen ausgedehnt werden sollte, ist nach dem Regierungswechsel zunächst gestoppt worden. Anfang 2011 legte die niederländische Regierung die Mautpläne endgültig zu den Akten. Trotz der Einnahmefälle hat die neue Regierung angekündigt, die Infrastruktur weiter ausbauen und verbessern zu wollen. Schwerpunkt der Investitionen soll der Hafen Rotterdam sein. Durch eine Modernisierung und einen weiteren Ausbau möchte die niederländische Regierung diesen europaweit bedeutenden Logistikstandort weiter stärken.

Modulare Fahrzeugkombinationen freigegeben

Die Niederlande war einer der ersten westeuropäischen Staaten, die Tests von modularen Fahrzeugkombinationen mit einer Fahrzeuglänge von bis zu 25,25 Metern zugelassen haben. Nach Abschluss einer mehrjährigen „Erprobungsphase“ folgte eine „Erfahrungsphase“, bei der bis zu 600 Fahrzeuge mit diesen Abmessungen und Gesamtgewichten von bis zu 60 t auf bestimmten freigegebenen Strecken

in den Niederlanden im Einsatz waren. Im Frühsommer 2011 stimmte das niederländische Verkehrsministerium einer endgültigen Freigabe dieser modularen Fahrzeugkombinationen zu. Experten rechnen bereits für das Jahr 2012 mit über 1 000 modularen Fahrzeugkombinationen in den Niederlanden. Das niederländische Verkehrsgewerbe fordert nun den grenzüberschreitenden Einsatz dieser Fahrzeugkombinationen.

Belgien

Einführung einer entfernungsabhängigen Lkw-Maut ab dem Jahr 2013 geplant

Nach mehrjährigen Verhandlungen einigten sich die drei belgischen Regionen Flandern, Wallonien und Brüssel auf die Einführung einer belgienweiten kilometerabhängigen Maut für Lkw ab 3,5 t zGG. Vorgesehen ist diese Mauterhebung ab dem Jahr 2013 zunächst auf den Autobahnen und den Hauptverkehrsstrecken. Die in der Vergangenheit angedachte gemeinsame Mautlösung aller Beneluxstaaten wurde nach dem Regierungswechsel in den Niederlanden nicht weiter verfolgt. Das belgische Transportgewerbe befürchtet durch die Einführung von Mautgebühren Wettbewerbsnachteile für den Logistikstandort Belgien. Vor allem die belgischen Seehäfen, die in direkter Konkurrenz zu den niederländischen Seehäfen stehen, befürchten Marktanteile zu verlieren. Bereits vorab kündigte die Regierung an, auch auf Nebenstrecken Mautgebühren einzuführen, sollte es zu nennenswerten Mautausweichverkehren kommen.

Lkw-Fahrverbote auf Grund winterlicher Straßenverhältnisse

Auf Grund starker Schneefälle wurden im Dezember 2010 in einzelnen Provinzen Belgiens bei winterlichen Straßenverhältnissen erstmals kurzfristig Lkw-Fahrverbote nach französischem Vorbild ausgerufen. Der BGL stand im direkten Kontakt zu den belgischen Behörden und Verbänden und konnte so zeitnah die betroffenen deutschen Transportunternehmen über die aktuelle Verkehrssituation in Belgien informieren. Das belgische Transportgewerbe kritisierte anschließend das Krisenmanagement

der Behörden und forderte eine Verbesserung des Winterdienstes. Die Ausrufung der kurzfristigen flächendeckenden Lkw-Fahrverbote sei in vielen Fällen unverhältnismäßig gewesen.

Dänemark

Fehmarnbeltquerung – Tunnellösung bevorzugt

Mit einem Staatsvertrag besiegelten das deutsche und das dänische Parlament im Jahr 2009 den Bau einer festen Querung für den Schienen- und Straßenverkehr über den Fehmarnbelt. Nachdem zunächst eine Brückenquerung für den 19 Kilometer breiten Fehmarnbelt bei den Planungen bevorzugt wurde, soll nun eine Tunnellösung umgesetzt werden. Der Bau eines Tunnels unter dem Fehmarnbelt soll nach neuesten Berechnungen kostengünstiger sein als der Bau einer Brücke. Die Finanzierung der Fehmarnbeltquerung soll laut Staatsvertrag alleine der dänische Staat tragen. Der deutsche Steuerzahler würde lediglich mit den Kosten für den Zulauf zur Fehmarnbeltquerung belastet. Mit einem Baubeginn des Tunnels wird im Jahr 2014 gerechnet. Es ist davon auszugehen, dass sich mit der Fertigstellung der festen Querung über den Fehmarnbelt im Jahr 2020 die Logistikstrukturen und Abläufe im Handel zwischen den skandinavischen Ländern und Mitteleuropa grundlegend ändern werden.

Praxistest modularer Fahrzeugkombinationen bis zum Jahr 2017 verlängert

In den vergangenen Jahren wurden die wichtigsten Verkehrsachsen in Dänemark für einen Praxistest mit modularen Fahrzeugkombinationen mit Längen von bis zu 25,25 Metern freigegeben. Auf politischer Ebene wird der Test dieser Fahrzeugkonzepte bereits als voller Erfolg angesehen. Daher hat die dänische Regierung den Praxistest räumlich auf zusätzliche Strecken und zeitlich bis zum Jahr 2017 ausgeweitet. Außerdem wurde das höchstzulässige Gesamtgewicht dieser Fahrzeugkombinationen von bisher 48 t auf nun 54 t erhöht.

Schweden/Norwegen

Schweden drängt auf europäischen Einsatz modularer Fahrzeugkombinationen

Die in Schweden seit vielen Jahren im nationalen Verkehr im Einsatz befindlichen modularen Fahrzeugkombinationen mit bis zu 25,25 Metern Länge und bis zu 60 t zGG sollten nach Auffassung des schwedischen Transportgewerbes auch im grenzüberschreitenden europäischen Verkehr eingesetzt werden dürfen. Seit auch in Dänemark Tests mit modularen Fahrzeugkombinationen durchgeführt werden, sind diese Fahrzeuge im grenzüberschreitenden schwedisch-dänischen Verkehr im Einsatz.

Feldversuch mit modularen Fahrzeugkombinationen in Norwegen

Auch in Norwegen läuft seit 2008 ein Praxistest mit Fahrzeugkombinationen von bis zu 25,25 Metern Länge und bis zu 60 t zGG. Nach ersten Erfahrungen beschloss das norwegische Verkehrsministerium im Jahr 2011 eine räumliche Ausweitung auf neue Strecken. Derzeit sind etwa 2 000 Kilometer des norwegischen Straßennetzes für die längeren Fahrzeugkombinationen freigegeben. Vor kurzem wurde der Praxistest bis zum Jahr 2016 verlängert. Somit ist nun in allen skandinavischen Ländern der Einsatz von Lkw-Kombinationen bis zu 25,25 Metern Länge möglich.

Österreich

Entscheidung des EuGH über das Sektorale Fahrverbot steht noch immer aus

Das zum 01.05.2008 in einer ersten Stufe eingeführte Sektorale Fahrverbot sieht vor, dass bestimmte Massengüter wie Abfälle, Steine, Erde und Aushub grundsätzlich nicht mehr auf der Inntalautobahn befördert werden dürfen. In den nachfolgenden Jahren wurde das Sektorale Fahrverbot in mehreren Stufen auf die Güter Rundholz, Kork, Erze, Kraftfahrzeuge, Stahl, Fliesen, Marmor und Travertin ausgeweitet. Die Einführung der vierten und letzten Stufe erfolgte zum 31.07.2010. Aus-

schlaggebend für das Sektorale Fahrverbot ist nicht der Schadstoffausstoß des verwendeten Fahrzeuges, sondern ausschließlich die Art der beförderten Güter. Die Folgen des Sektoralen Fahrverbotes für die betroffenen Transportunternehmen sind weitreichend. Werden die genannten Güter befördert, so muss der Lkw entweder auf die Rollende Landstraße (RoLa) verladen oder es müssen weite Umwegverkehre, beispielsweise über die Tauernautobahn oder die Schweiz, in Kauf genommen werden.

Unverzüglich nach Bekanntwerden der Pläne Österreichs über die Einführung eines Sektoralen Fahrverbotes wies der BGL die zuständigen Stellen bei der EU-Kommission auf die Nichtvereinbarkeit des Sektoralen Fahrverbotes mit dem Grundsatz des freien Warenverkehrs innerhalb der Europäischen Union hin. Anfang 2009 reichte die EU-Kommission schließlich Klage beim Europäischen Gerichtshof (EuGH) gegen die Einführung des Sektoralen Fahrverbotes auf der Inntalautobahn ein. Die für diese Klage beim EuGH zuständige Generalanwältin teilte in ihrer abschließenden Stellungnahme vom Dezember 2010 die Auffassung der Kommission und des BGL, wonach das Sektorale Fahrverbot gegen das Prinzip des freien Warenverkehrs in der EU verstößt. Mit einem abschließenden Urteil des EuGH in diesem Verfahren wird im Sommer 2011 gerechnet.

Bereits im Jahr 2005 hatte der EuGH ein Urteil gegen ein im Jahr 2003 eingeführtes Sektorales Fahrverbot auf der Inntalautobahn verkündet und darin bestätigt, dass das Sektorale Fahrverbot in seiner damaligen Ausgestaltung nicht mit EU-Recht vereinbar war.

Probleme bei alpenquerenden RoLas

Im Zuge der wirtschaftlichen Erholung wurde ein Anstieg des alpenquerenden Verkehrsaufkommens im Jahr 2010 festgestellt. Auch die von der Ökombi betriebenen alpenquerenden RoLas verzeichneten in diesem Zeitraum einen Zuwachs von etwa zehn Prozent. So wurden im Jahr 2010 rund 330 000 Lkw auf den alpenquerenden RoLas befördert. Auf Grund der sehr hohen durchschnittlichen Auslastung hatten Transportunternehmen vor allem zu

Anfang und gegen Ende der Woche häufig Probleme, einen Stellplatz zu reservieren. Hinzu kamen massive Qualitätsprobleme. So berichteten betroffene Transportunternehmer und Fahrer von häufigen Verspätungen und Zugausfällen. In der Folge konnten Touren nicht wie geplant durchgeführt werden, da die Fahrer außerplanmäßige Aufenthalte einlegen mussten, um die gesetzlich vorgeschriebenen Sozialvorschriften einhalten zu können. Des Weiteren erreichten den BGL immer wieder Beschwerden über die mangelhafte Infrastruktur an den Terminals. So dürfen auf Grund der geringen Stellplatzkapazitäten selbst Lkw mit Buchungsbestätigung erst kurz vor der Abfahrt des Zuges im Terminal einfahren. Hinzu kommen Klagen von Fahrern über die hygienische Situation an den Terminals und in den Begleitwaggons der RoLa.

Seit der Fahrplanumstellung im Dezember 2010 verkehren mehr RoLa-Züge zwischen Wörgl und Trento, die bisher auf der kürzeren Verbindung Wörgl-Brenner unterwegs waren.

Zusätzliche Probleme drohen auf Grund umfangreicher Sanierungs- und Bauarbeiten, die im Sommer 2012 auf der Brennerbahnstrecke geplant sind. Vorgesehen ist eine eingleisige Verkehrsführung über mehrere Monate und eine mehrwöchige Totalsperre der Brennerbahnstrecke. Die IRU wandte sich in Abstimmung mit den Verbänden im Arbeitskreis Alpen transit an die EU-Kommission und warnte vor den massiven Auswirkungen der Sperrung für den alpenquerenden Güterverkehr bei gleichzeitiger Beibehaltung diverser Lkw-Fahrverbote auf der Brenner- und Inntalautobahn.

Brenner-Basis-Tunnel soll bis zum Jahre 2025 fertig gestellt werden

Der Bau des Brenner-Basis-Tunnels soll einen Beitrag zur politisch angestrebten Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs von der Straße auf die Schiene leisten. Bis zum Jahr 2025 sieht die Bauplanung erweiterte Kapazitäten für den Schienenpersonen- und -güterverkehr unter dem Brennerpass vor. Seit drei Jahrzehnten wird über dieses Großprojekt auf europäischer Ebene ohne konkrete Ergebnisse diskutiert. Die Bestrebungen der österreichischen Bundesregierung, den Brenner-Basis-Tunnel zu bauen, scheiterten bisher an der

Finanzierung. Die Kosten für den Bau des Brenner-Basis-Tunnels werden derzeit auf ca. 15 Mrd. Euro geschätzt. Die österreichische Regierung kündigte Anfang 2011 an, die Finanzierungslücke durch eine Beteiligung der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) an den Baukosten zu schließen. Die EU hat bereits eine Beteiligung an den Baukosten in Höhe von 30 Prozent zugesichert.

Zusätzliche Mautgebühren auf der Inntalautobahn geplant

Die österreichische Regierung plant zudem die Erhebung einer Zusatzmaut auf einem 74 Kilometer langen Teilstück der Inntalautobahn A12 zwischen Kufstein und Innsbruck. Das österreichische Verkehrsministerium legte die Pläne einer Zusatzmaut auf der Inntalautobahn bereits im Frühjahr 2011 zur Prüfung der EU-Kommission vor. Die derzeit gültige EU-Wegekosten-Richtlinie räumt für sensible Bergregionen die Möglichkeit eines Mautaufschlags von bis zu 25 Prozent ein. Die Einnahmen der Zusatzmaut sollen zur Finanzierung des Brenner-Basis-Tunnels verwendet werden. Der BGL bezweifelt, ob die Einführung einer Zusatzmaut auf der Inntalautobahn tatsächlich mit der EU-Wegekosten-Richtlinie vereinbar ist. Daher hat der BGL gemeinsam mit anderen europäischen Verbänden im Arbeitskreis Alpentransit in einer Stellungnahme an die EU-Kommission seine Auffassung über die Zulässigkeit einer Zusatzmaut auf der Inntalautobahn dargelegt. Nachdrücklich wird darauf hingewiesen, dass neben den Nord-Süd-Verkehren auch die Ost-West-Verkehre innerhalb Österreichs durch die Zusatzmaut auf der Inntalautobahn belastet würden. Erhebliche Umwegverkehre über deutsche Autobahnen wären eine Folge der Zusatzmaut.

Nochmalige Verlängerung der Ausnahmen vom Nachtfahrverbot auf der Inntalautobahn

Bereits seit einigen Jahren besteht auf der Inntalautobahn in Tirol ein Nachtfahrverbot für Lkw ab 7,5 t zGG zwischen 22:00 Uhr und 05:00 Uhr. Nachdem die Ausnahme vom Nachtfahrverbot für Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro V in den vergangenen Jahren bereits zweimal verlängert

wurde, beschloss die Tiroler Landesregierung im Herbst 2010, die Ausnahmeregelung für diese Fahrzeugkategorie abermals bis zum 31.10.2011 zu verlängern. Anschließend sollen nur noch Euro VI-Fahrzeuge in den Nachtstunden auf der Inntalautobahn fahren können. Die Ausnahmeregelung für Euro VI-Fahrzeuge ist zeitlich bis zum 31.12.2015 beschränkt.

Verbesserte Auftragslage

Nach starken Rückgängen im Jahr 2009 auf Grund der allgemeinen Wirtschaftskrise sind die Transportleistungen des österreichischen Transportgewerbes im Jahr 2010 wieder angestiegen. Das Gewerbe beklagt jedoch, dass die Beförderungsentgelte auf weiterhin niedrigem Niveau verharren. Die Erhöhung der Mineralölsteuer in Österreich Anfang 2011 habe zusätzliche Belastungen für das österreichische Transportgewerbe gebracht. Trotz einer Senkung der Kfz-Steuern seien die Kostenbelastungen für das Transportgewerbe insgesamt höher als zuvor.

Der Trend im österreichischen Verkehrsgewerbe zur Ausflagung in die Nachbarstaaten Ungarn, Tschechische und Slowakische Republik hat weiter zugenommen. Die Anzahl der Fahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen auf österreichischen Autobahnen nahm in den vergangenen Jahren stetig zu. So wurden im Jahr 2010 rund 55 Prozent aller Mauttransaktionen in Österreich von im Ausland zugelassenen Lkw durchgeführt.

Polen

Einführung einer kilometerabhängigen Maut ab 01.07.2011

In Polen werden seit dem 01.07.2011 kilometerabhängige Mautgebühren für Lkw ab 3,5 t zGG erhoben. Das mikrowellenbasierte Mautsystem, eingerichtet vom österreichischen Systemanbieter Kapsch, löst das bisherige Vignettensystem ab. Eine Mautpflicht besteht auf etwa 1 000 Kilometern Autobahnen und Schnellstraßen sowie etwa 500 Kilometern Landstraße. Bei einem weiteren Ausbau des höherrangigen Straßennetzes in Polen soll in den nächsten Jahren die Mautpflicht auf

weitere Streckenabschnitte ausgeweitet werden. Die Mautgebühren betragen je nach Fahrzeugkategorie und Straßenkategorie zwischen 0,04 und 0,13 Euro pro Kilometer. Vor Befahren des mautpflichtigen Streckennetzes in Polen ist der Einbau eines Abbuchungsgerätes – der so genannten viaBox – in das Fahrzeug obligatorisch. Der BGL empfahl den im Polenverkehr tätigen Transportunternehmen, ihre Fahrzeuge vorab rechtzeitig für das neue Mautsystem registrieren zu lassen, um lange Wartezeiten an den Grenzen beim Start des Mautsystems zu vermeiden.

Marktanteil polnischer Unternehmen im internationalen Verkehr weiter gestiegen

Im Laufe des vergangenen Jahres konnten polnische Transportunternehmen ihren Marktanteil im europäischen Straßengüterverkehr weiter ausbauen. So stellte das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) fest, dass die geleisteten mautpflichtigen Kilometer polnischer Transportunternehmen in Deutschland deutlich stärker gestiegen waren als die deutscher Transportunternehmen. Knapp zehn Prozent der in Deutschland geleisteten mautpflichtigen Kilometer entfallen inzwischen auf polnische Fahrzeuge. Damit realisieren Fahrzeuge mit polnischen Kennzeichen mit Abstand die meisten mautpflichtigen Kilometer aller ausländischen Fahrzeuge auf deutschen Autobahnen.

Tschechische Republik

Ausweitung des mautpflichtigen Straßennetzes geplant

Die Tarife der vor einigen Jahren in der Tschechischen Republik eingeführten kilometerabhängigen Maut auf Autobahnen und Straßen der ersten Kategorie wurden zum 01.01.2011 um 25 Prozent erhöht. Vorausgegangen war im Februar des Vorjahres bereits die Einführung tageszeitabhängiger Mauttarife, wonach an Freitagnachmittagen zwischen 15:00 Uhr und 21:00 Uhr erhöhte Mautgebühren zu entrichten sind. Die von der tschechischen Regierung erwünschten Effekte der Verkehrsverlagerung auf andere, verkehrsrärmere Zeiten sind allerdings nicht in dem Umfang einge-

treten, wie dies zuvor von der Regierung prognostiziert wurde.

Auf Grund erheblicher Haushaltsdefizite beschloss die tschechische Regierung, künftige Investitionen in die Infrastruktur vor allem über Mauteinnahmen, höhere Mautgebühren und eine Ausweitung des mautpflichtigen Straßennetzes zu finanzieren. So soll die Mautpflicht ab Mitte 2012 auf etwa 5 500 Kilometer Landstraße der ersten Klasse sowie diverse Landstraßen der zweiten und dritten Klasse ausgeweitet werden. Die tschechische Regierung kündigte bereits an, zum 01.01.2012 eine weitere Mauterhöhung um 25 Prozent durchführen zu wollen sowie ab diesem Zeitpunkt Mehrwertsteuer auf die Mautgebühren zu erheben.

Die Planungen der Regierung sehen vor, in den kommenden 15 Jahren die Straßeninfrastruktur und den Kombinierten Verkehr auszubauen. Die noch offenen Lücken im System der Transeuropäischen Netze (TEN) sollen zuerst geschlossen werden.

Slowakische Republik

Kritik an Mautsystem hält an

Bei der Einführung des elektronischen Mautsystems in der Slowakischen Republik am 01.01.2010 für Lkw ab 3,5 t zGG auf Autobahnen und Straßen der ersten Kategorie berichteten Transportunternehmen von erheblichen Anlaufschwierigkeiten. So standen bei Mauteinführung die obligatorischen OBUs (On-Board-Units) nicht in ausreichender Anzahl zur Verfügung. Kilometerlange Staus an den Grenzen waren die Folge. Auf Grund der erheblichen Probleme wurden die Mautgebühren für die Straßen der zweiten Kategorie zunächst ausgesetzt. Zusätzlich führte der Mautbetreiber kurzfristig das so genannte Ticketing für ausgewählte Transitstrecken durch die Slowakische Republik ein. So konnten zeitlich begrenzt 18 ausgewählte Transitstrecken auch ohne Einbau einer OBU befahren werden.

Nach erheblicher Kritik des slowakischen Transportgewerbes am Mautsystem kündigte die slowakische Regierung Verbesserungen im Laufe des Jahres 2011 an. So soll das Mindestbußgeld bei Mautvergehen von 1 655 Euro auf 700 Euro gesenkt werden. Auch deutsche Unternehmen

beschwerten sich über die Praxis des slowakischen Mautbetreibers, nicht verwendete Mautboxen unter Androhung einer Geldbuße innerhalb von kürzester Zeit zurückzufordern.

Bereits das Ausschreibungsverfahren für das Mautsystem in der Slowakischen Republik war von Pannen geprägt. So musste auf Grund von Klagen anderer Systemanbieter, die im Mautausschreibungsverfahren unterlegen waren, die Mauteinführung mehrfach verschoben werden. Zwischenzeitlich kündigte die EU-Kommission an, die Vergabe des Mautsystems genauer prüfen zu wollen, da möglicherweise bei der Auftragsvergabe europäische Ausschreibungsregeln verletzt worden seien.

Ungarn

Langsame Wirtschaftserholung

Die ungarische Wirtschaft war im Vergleich zu anderen EU-Staaten besonders stark von der Krise betroffen. Im Jahr 2010 konnte allerdings eine langsame Erholung festgestellt werden. So wuchs das BIP im Jahr 2010 wieder um etwa ein Prozent, aber weiterhin belastet eine sehr hohe Verschuldung der öffentlichen Hand die ungarische Wirtschaft. Prognosen halten für die Jahre 2011 und 2012 ein Wirtschaftswachstum von etwa drei Prozent für möglich.

Logistikstandort für die Automobilindustrie

Ein Großteil der deutschen Investitionen in Ungarn wurde in den vergangenen Jahren im Bereich der Automobilindustrie getätigt. So sind deutsche Automobilhersteller und Zulieferer bereits seit Jahren in Ungarn mit Produktionsstandorten vertreten. Die Branche hat nun angekündigt, bis 2015 weitere Investitionen in Ungarn zu tätigen und somit mehrere tausend neue Arbeitsplätze in diesem Bereich zu schaffen.

Auch deutsche Transport- und Logistikunternehmen haben angesichts hoher Investitionen der deutschen Automobilindustrie in Ungarn Niederlassungen vor Ort gegründet.

Einführung eines generellen Lkw-Überholverbotes auf zweispurigen Autobahnen

Zum 01.01.2011 wurde in Ungarn ein generelles Überholverbot für Lkw mit einem zGG über 7,5 t auf allen zweispurigen Autobahnen eingeführt. Dieses Lkw-Überholverbot ist in den Tagstunden zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr in Kraft. Die Fahrer sind zudem verpflichtet, in dieser Zeit einen Mindestabstand von 70 Metern einzuhalten. Eine entsprechende Beschilderung weist auf die neuen Verkehrsregeln hin.

Baltische Staaten

Leichte Erholung der Wirtschaft in den Baltischen Staaten

Die baltischen Staaten, hier vor allem Lettland und Litauen, waren besonders stark von der Wirtschaftskrise betroffen. So sank das BIP in Litauen und Lettland im Jahr 2009 real um etwa 15 Prozent. Für das Jahr 2011 wird mit einem etwa dreiprozentigen Wachstum gerechnet. Estland war hingegen von der Wirtschaftskrise weniger stark betroffen als die beiden anderen baltischen Staaten. Das BIP wuchs dort bereits im Jahr 2010 um 3,1 Prozent.

Speziell Litauen und Lettland sind in hohem Maße vom Handel zwischen der Russischen Föderation und den EU-Staaten abhängig. So fungieren die baltischen Staaten vielfach als Logistikkreuzung zwischen der Russischen Föderation und der EU. Ein Großteil der Güterströme zwischen Westeuropa und der Russischen Föderation werden im Transit über die baltischen Staaten abgewickelt. Baltische Transportunternehmen haben einen hohen Anteil an diesen Verkehren. Demgegenüber spielt der direkte Warenaustausch zwischen den baltischen Staaten und Deutschland im Verhältnis zum vorhandenen Fuhrpark eine eher untergeordnete Rolle. Da die baltischen Staaten Teil der ehemaligen UdSSR waren, sind sprachliche und kulturelle Barrieren im Handel mit der Russischen Föderation kaum vorhanden. Die Abwertung der nationalen Währungen in Litauen und Lettland sowie die in der Krise gesunkenen Löhne und Preise haben die baltischen Staaten im internationalen Vergleich

wettbewerbsfähiger gemacht. Die Abhängigkeit der baltischen Staaten von der Wirtschaftskraft der Russischen Föderation ist in der Krise erneut deutlich geworden.

Rumänien/Bulgarien

Neue Donaubrücke zwischen Vidin und Calafat

Mit dem Beitritt zur EU im Jahr 2007 hat die Bedeutung Rumäniens und Bulgariens als Transitroute durch den Balkan weiter zugenommen. Auf Grund der weggefallenen Zollbarrieren können nun Beförderungen von Nordeuropa bis zur türkischen Grenze ohne Grenzzollabfertigung durchgeführt werden. Nach wie vor besteht jedoch in beiden Beitrittsstaaten erheblicher Nachholbedarf beim Ausbau der Straßeninfrastruktur.

So existiert derzeit zwischen Rumänien und Bulgarien, deren gemeinsame Grenze die Donau bildet, lediglich ein Straßengrenzübergang, der per Brücke passiert werden kann. Alle anderen Grenzübergänge sind noch auf Fährverbindungen angewiesen. Seit vielen Jahren ist eine neue Donaubrücke zwischen dem rumänischen Calafat und dem bulgarischen Vidin geplant. Nach erheblichen Verzögerungen haben die Bauarbeiten für dieses Brückenprojekt im Jahr 2008 begonnen. Mit einer Fertigstellung wird im Jahr 2012 gerechnet. Die derzeit an dieser Grenze üblichen Wartezeiten von mehreren Stunden wären dann hinfällig.

Bulgarien und Rumänien erholen sich nur langsam von der Wirtschaftskrise

Die Erholung der Wirtschaft in Bulgarien und Rumänien kommt nur langsam voran. Zwar konnte im Jahr 2010 das BIP in Bulgarien mit einer schwarzen Null abschließen. In Rumänien war das BIP jedoch im gleichen Zeitraum um 1,3 Prozent gesunken. Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten in Rumänien sind u.a. auf die erhebliche Staatsverschuldung zurückzuführen. In diesem Zusammenhang beschloss die Regierung im Juli 2010, die Mehrwertsteuer von 19 auf 24 Prozent zu erhöhen. Zum Jahresende 2010 wurde in Rumänien eine Inflation von ca.

acht Prozent verzeichnet, die vor allem auf steigende Energie- und Nahrungsmittelpreise, aber auch auf die Anhebung der Mehrwertsteuer zurückgeführt wird. Für das Jahr 2011 wird erstmals nach der Krise mit einem leicht positiven Anstieg des BIP gerechnet.

Die bulgarischen Transportunternehmen berichten krisenbedingt von einem erheblichen Rückgang des Transportvolumens. Zwar wurden im laufenden Jahr 2011 wieder deutliche Steigerungsraten verzeichnet, das Vorkrisenniveau sei aber auch in Bulgarien noch nicht wieder erreicht. Nach Angaben des rumänischen Transportgewerbes soll der Fahrzeugbestand im Land auf Grund der Krise um etwa 15 Prozent geschrumpft sein.

Andererseits melden die BAG-Statistiken die höchsten Steigerungsraten bei den in Deutschland im Jahr 2010 geleisteten Mautkilometern für Fahrzeuge aus Rumänien mit 26,6 Prozent und aus Bulgarien mit 21,1 Prozent.

Grenzüberschreitender Verkehr mit Drittstaaten

Schweiz

„Zürichprozess“ vergibt Studien zum Thema Verkehrsverlagerung

In der Folge der Tunnelunfälle im Alpenraum treffen sich seit dem Jahr 2001 regelmäßig die Verkehrsminister der Alpenanrainerstaaten zum Thema Verkehrssicherheit. Im Jahr 2001 wurde die Erklärung von Zürich (so genannter Zürichprozess) über die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, vor allem in Tunneln im Alpengebiet, unterzeichnet. In den Folgejahren beschäftigten sich die Verkehrsminister im Rahmen des Zürichprozesses in unregelmäßigen Abständen mit den Fragen der Lenkung und Regulierung des Güterverkehrs in der Alpenregion. Anfang 2010 einigten sich die Verkehrsminister darauf, eine Studie über die „Abstimmung von Verkehrsmanagementinstrumenten für den Schwerverkehr und Einführung verschiedener Schwellenwerte zur Analyse der Auswirkung auf den Verkehrsfluss auf den Alpenstrecken“ in Auftrag zu geben. Dabei wurden die drei Verkehrsmanage-

mentssysteme Alpentransitbörse (ATB), Emissionshandelssystem (EHS) und erhöhte Mautgebühren (Toll+) untersucht. Nach Fertigstellung dieser Studie im Frühjahr 2011 sind drei weitere Folgestudien vorgesehen. In einer Studie soll die rechtliche Vereinbarkeit der genannten Verkehrsmanagementsysteme (ATB, EHS, Toll+) mit EU-Recht sowie mit nationalem und zwischenstaatlichem Recht analysiert werden. Zwei weitere Studien sollen die wirtschaftlichen Auswirkungen der Einführung dieser Verkehrsmanagementsysteme und die Möglichkeiten einer schrittweisen Einführung dieser Systeme untersuchen. Im Frühjahr 2012 soll schließlich in Abstimmung mit allen am Zürichprozess beteiligten Verkehrsministern eine Synthese zur Zukunft des alpenquerenden Verkehrs vorgenommen werden. Die Schweizer Regierung verhandelt im Zürichprozess mit dem Ziel, Instrumente zur Verkehrssteuerung im alpenquerenden Verkehr „hoffähig“ zu machen. Diese Aktivitäten müssen vor dem Hintergrund der Volksentscheidung in der Schweiz zu einer Verkehrsverlagerung gesehen werden. So muss die Schweizer Politik ein bereits vor Jahren per Volksentscheid vorgegebenes Ziel umsetzen, wonach die Zahl der alpenquerenden Lkw-Fahrten auf 650 000 pro Jahr begrenzt wird. Aus diesem Grund ist die Schweiz bestrebt, vor allem die Idee einer Alpentransitbörse auf EU-Ebene zu hinterlegen.

Die Bemühungen der Schweizer Verkehrspolitik, den alpenquerenden Lkw-Verkehr durch die Schweiz zu verlagern, waren bisher wenig erfolgreich. Nur während der Wirtschaftskrise im Jahr 2009 konnte ein Verkehrsrückgang von 1,275 Mio. auf 1,180 Mio. alpenquerende Lkw-Fahrten verzeichnet werden. Bereits im Jahr 2010 wurden wieder 1,257 Mio. alpenquerende Lkw-Fahrten durch die Schweiz – ein Zuwachs von 6,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr – gezählt.

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)

Die Schweizer Regierung hat inzwischen die Absicht erklärt, das Verlagerungsziel erst mit Fertigstellung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) im Jahre 2019 umsetzen zu wollen. Die NEAT umfasst im Wesentlichen zwei Eisenbahntunnelprojekte. Zum einen den Gotthard-Basis-Tunnel, der

als längster Tunnel der Welt mit 57 Kilometer Länge voraussichtlich im Jahr 2017 eröffnet werden soll. Zum anderen den Lötschberg-Basis-Tunnel mit einer Länge von 34,6 Kilometern, der bereits 2007 eröffnet wurde.

Ob eine nachhaltige Verlagerung des alpenquerenden Straßengüterverkehrs mit Eröffnung der NEAT möglich ist, bleibt fraglich. So ist davon auszugehen, dass auf deutscher und italienischer Seite die notwendigen Schienenzulauf- bzw. -ablaufstrecken nicht rechtzeitig fertig gestellt sein werden. Auf der deutschen Oberrheinstrecke ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur auf Grund erheblicher Proteste von Anwohnern weit im Verzug. Zudem können einige Streckenabschnitte der NEAT nur mit einer nicht mehr zeitgemäßen Eckhöhe von maximal 3,80 Meter befahren werden.

Eine anstehende Grundsanierung des Gotthard-Straßentunnels wird voraussichtlich im Zeitraum zwischen 2020 und 2025 eine mindestens einjährige Komplettsperrung des Tunnels notwendig machen. Dies hat zu einer öffentlichen Diskussion in der Schweiz über den Bau einer zweiten Straßentunnelröhre durch den Gotthard geführt. Der Gotthard-Tunnel ist entscheidendes Nadelöhr auf der wichtigsten alpenquerenden Route durch die Schweiz. Bereits heute müssen Fahrzeuge an verkehrsreichen Tagen mehrere Stunden vor dem Tunnel auf Einfahrt warten. Eine Verlagerung des gesamten Straßenverkehrs während der einjährigen Sperre des Gotthard-Tunnels auf die San-Bernardino-Route wäre nicht zu verwirklichen. Die Bevölkerung des Kantons Uri sprach sich allerdings in einer Volksabstimmung bereits gegen den Bau einer zweiten Tunnelröhre aus.

Russische Föderation

Streit um Genehmigungs-kontingente

Der Anteil russischer und vor allem deutscher Transportunternehmen an den Verkehren zwischen Westeuropa und der Russischen Föderation ist verhältnismäßig gering. Die Beförderungen werden zu einem großen Teil von Transportunternehmen aus Polen sowie den baltischen Staaten durchgeführt. Erklärtes Ziel der Regierung in Moskau ist es, den

Anteil russischer Transportunternehmen an diesen Verkehren zu erhöhen.

Vor diesem Hintergrund hat das russische Verkehrsministerium die Zahl der Dreiländerverkehrsgenehmigungen für polnische Transportunternehmen, die bilateral zwischen Polen und der Russischen Föderation ausgehandelt werden, in den Jahren 2010 und 2011 erheblich gekürzt. Auch die im vergangenen Jahr entstandenen Unstimmigkeiten zwischen den CEMT-Mitgliedstaaten und der Russischen Föderation zur Verwendung multilateraler CEMT-Genehmigungen auf dem Territorium der Russischen Föderation gehen darauf zurück. So kündigte die Russische Föderation als einseitige Maßnahme an, ab 2011 nur noch einen Teil der CEMT-Genehmigungen in der Russischen Föderation anzuerkennen.

Die einseitigen Beschränkungen Russlands bezüglich der Erteilung von Dreiländerverkehrsgenehmigungen für Polen sowie auch die Beschränkung der CEMT-Genehmigungen hatten auch Auswirkungen auf die deutsch-russischen Verkehre. Anfang 2011 spitzte sich die Situation weiter zu, da Russland und Polen sich nicht über die Festlegung eines bilateralen Kontingentes über den Dreiländerverkehr für das Jahr 2011 einigen konnten. Polnische Verkehrsunternehmen waren auf Grund fehlender Genehmigungen über mehrere Wochen nicht in der Lage, Russlandverkehre durchzuführen. An den russischen Grenzen entstanden lange Rückstaus polnischer Lkw, die nicht in die Russische Föderation einreisen konnten. Auch im weiteren Verlauf des Jahres 2011 wurden immer wieder Genehmigungsengpässe polnischer Transportunternehmen gemeldet.

Seit Anfang 2011 ist ein verstärktes Interesse festzustellen, Russlandverkehre mit deutschen Fahrzeugen durchzuführen. Dies ist sicherlich darauf zurückzuführen, dass Deutschland über ein mehr als ausreichendes Genehmigungskontingent für die Durchführung von Beförderungen in die Russische Föderation verfügt. Deutsche Transportunternehmen hatten bisher das Genehmigungskontingent mit Russland nur zu einem sehr geringen Teil ausgenutzt.

Zertifikat der Entladung entfällt

Das im Jahr 1996 in der Russischen Föderation eingeführte Dokument „Zertifikat der Entladung“, mit dem der russische Zoll die ordnungsgemäße Beendigung eines Versandverfahrens (wie z.B. Carnet TIR) auf russischem Territorium bestätigt, ist mit Gültigkeit vom 01.01.2011 entfallen. Die russischen Behörden haben in ihrer nationalen Zollgesetzgebung die Notwendigkeit der Mitführung des entsprechenden Dokumentes aufgehoben. Die Änderung der Zollabwicklung steht im Zusammenhang mit dem Aufbau einer Zollunion zwischen den Staaten Russland, Weißrussland und Kasachstan. Seit dem 01.01.2011 kann das Fehlen des „Zertifikates der Entladung“ bei rückläufigen Carnet TIR nicht mehr beanstandet werden.

Erhebung diskriminierender Straßenbenutzungsgebühren dauert an

Seit 01.02.2009 werden in der Russischen Föderation Straßenbenutzungsgebühren für Lkw über 3,5 t zGG, die in bestimmten EU-Staaten zugelassen sind, erhoben. Der BGL hatte bereits mehrfach gegen den diskriminierenden Charakter dieser Straßenbenutzungsgebühren beim Bundesverkehrsministerium und der EU-Kommission interveniert. So ist es aus Sicht des BGL nicht akzeptabel, dass nur Fahrzeuge, die in 14 – von Russland bestimmten – EU-Staaten zugelassen sind, der Gebührenpflicht unterliegen. Davon sind auch deutsche Fahrzeuge betroffen. Fahrzeuge aus der Russischen Föderation und den vielen anderen Staaten sind von der Gebühr befreit. Im Rahmen bilateraler Gespräche forderte der BGL das russische Verkehrsministerium erneut auf, für eine diskriminierungsfreie Erhebung der Straßenbenutzungsgebühren in der Russischen Föderation zu sorgen.

Ukraine

Leichte Erholung der Wirtschaft

Nach einem sehr starken Einbruch im Jahr 2009 befindet sich die ukrainische Wirtschaft auf dem Weg der Erholung. So wurde im Jahr 2010 ein

Wachstum des BIP real um 4,0 Prozent verzeichnet. Die nach wie vor von der Schwerindustrie geprägte Wirtschaft der Ukraine befördert einen Großteil der Güter auf der Schiene. Der Anteil des Straßengüterverkehrs am Modal Split ist daher verhältnismäßig klein. Hinzu kommen strukturelle Probleme des ukrainischen Straßengüterverkehrsgewerbes, die vor allem auf einem unter Modernisierungsaspekten nicht konkurrenzfähigen Fuhrpark beruhen. Die Einfuhr von Nutzfahrzeugen aus Westeuropa wurde in der Vergangenheit mit hohen Einfuhrzöllen belegt.

Infrastrukturinvestitionen im Rahmen der Fußball-EM 2012

Zusätzliche wirtschaftliche Impulse werden von der Ausrichtung der Fußball-Europameisterschaft in der Ukraine und in Polen im Jahr 2012 erwartet. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen umfangreiche Infrastrukturinvestitionen für die Ausrichtung des Großereignisses getätigt werden. So soll die wichtigste Ost-West-Straßenverbindung von der polnischen Grenze über Lemberg, Kiew bis Charkow zu diesem Zeitpunkt fertig ausgebaut sein.

Türkei

Transport- und Logistiksektor weist enorme Zuwächse auf

Mit enormen Wachstumsraten hat sich die türkische Wirtschaft im vergangenen Jahr von der Wirtschaftskrise erholt. So konnte die Türkei im Jahr 2010 ein BIP-Wachstum von real 7,4 Prozent vermelden. Das Wachstum wird durch eine starke Binnennachfrage angetrieben, die vor allem auf den hohen privaten Konsum zurückzuführen ist. Hiervon konnte auch die türkische Transport- und Logistikbranche profitieren und verzeichnete in den letzten Jahren erhebliche Zuwächse. Die türkische Lkw-Flotte ist in Mitteleuropa inzwischen auf allen Verkehrsrelationen präsent. Textilindustrie und die Automobilwirtschaft sind Hauptauftraggeber, die umfangreiche Transportkapazitäten zwischen Mitteleuropa und der Türkei beschäftigen.

Bau einer dritten Bosphorusbrücke geplant

Um dem schnellen Verkehrszuwachs gerecht werden zu können, sind umfangreiche Infrastrukturinvestitionen in der Türkei geplant. So soll in den nächsten Jahren eine dritte Brücke über den Bosphorus gebaut und ein Eisenbahntunnel unter dem Bosphorus eröffnet werden. Des Weiteren soll durch umfangreiche Investitionen die Hafeninfrastuktur der Türkei verbessert werden. Bereits seit Jahren werden in großer Anzahl Lkw-Auflieger per RoRo-Schiffen zwischen der Türkei und dem italienischen Hafen Triest befördert. Dies trägt zu einer Entlastung der schlecht ausgebauten und stark frequentierten Straßenroute über die Balkanstaaten Bulgarien, Rumänien und Ungarn bei.

Zoll legt neue Transitrouten fest

Zum 01.03.2011 sind neue Zollbestimmungen in der Türkei in Kraft getreten. Diese regeln unter anderem die Transitrouten, die bei Beförderung unter einem Zolldokument (z.B. Carnet TIR) vorgegeben werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, Beförderungen von hochwertigen Waren, die bisher eine Zollbegleitung erforderlich machten, per elektronischem Tracking System durchzuführen. So können die türkischen Zollbehörden auch ohne Zollbegleitung die Transporte per elektronischem Ortungssystem bis zum Bestimmungszollamt überwachen.