

Luxemburg, den 21. April 2023

# Resolution der UECC

## Multimodalität und nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen in Europa stärken!

Eine vorausschauende europäische Verkehrspolitik erfordert es, die Verkehrsnetze an den Klimawandel sowie an sich ändernde Verkehrsströme anzupassen, sie stetig zu erhalten, konsequent weiterzuentwickeln und gleichzeitig innovative und intelligente Verkehrslösungen zu erleichtern. Gleichzeitig setzt eine konsequente Klimaschutzpolitik voraus, dass Transporte CO<sub>2</sub>-Emissionen einsparen, und vermehrt auf nachhaltige Verkehrsträger sowie schadstoffarme Fahrzeuge setzen. Mit Blick auf den Europäischen Green Deal spielen Multimodalität, d.h. die Nutzung verschiedener Verkehrsträger, dabei eine zentrale Rolle. Entscheidende Voraussetzung für den nachhaltigen und effizienten Güterverkehr der Zukunft sind gut funktionierende Umschlagsknoten wie Terminals, Häfen und Flughäfen sowie leistungsfähige Straßen, Schienenwege, Wasserstraßen und generell die Vereinfachung multimodaler Transportketten. Letzteres kann die stärkere Dekarbonisierung des Verkehrs deutlich voranbringen. Intelligente Verkehrssysteme (IVS) werden weiter an Bedeutung gewinnen und sollten beschleunigten Einsatz finden, da diese die Multimodalität, d.h. die stärkere Verzahnung von Straße, Schiene und Wasserstraße, unterstützen.

Gebremst wird die Entwicklung zu mehr Multimodalität von mangelnder Flächenbereitstellung durch die Kommunen, langwierigen Planungsverfahren jeglicher Infrastrukturvorhaben, zu geringer Finanzausstattung, Personalmangel, oftmals unzureichender Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger sowie Mängel bei Digitalisierung und Datenaustausch entlang der Transport- und Logistikketten. Viel zu oft sind zudem die wichtigen überregionalen Verbindungen - mangels Ausweichrouten - überlastet. Staus, Umwege, Zeitverluste und Mehrkosten für Pendler und Unternehmen sind die Folge.

Die UECC fordert daher folgende Maßnahmen:

1. Sicherung bestehender und ausreichende Bereitstellung neuer kommunaler Flächen für die Logistik sowie den multimodalen Umschlag. Mit dem Zuwachs im E-Commerce muss die Bedeutung von Logistikflächen für Wertschöpfung und nachhaltige Verkehre stärker vermittelt werden.
2. Stärkung der multimodalen Verkehre durch Aus- und Neubau von regionalen Terminals (z.B. das Terminal Gateway Basel Nord in den schweizerischen Rheinhäfen) für den Umschlag Straße/Schiene sowie Straße/Schiene/Wasserstraße, ihre gute Anbindung an das Verkehrsnetz sowie die Förderung von Gleisanschlüssen von Unternehmen und Industriegebieten. Alle von der Europäischen Kommission zugelassenen finanziellen Unterstützungsmaßnahmen müssen genutzt werden.
3. Beschleunigter Ausbau des digitalen Netzes für Informationsbereitstellung, Kommunikation, Daten- und Dokumentenaustausch entlang der Transport- und Logistikketten. Transportbehälter müssen jederzeit nachverfolgbar und Transport- und Lieferzeiten zuverlässig kalkulierbar sein sowie Störfälle umgehend kommuniziert werden. Hochleistungsfähige digitale Netze werden zudem für innovative digitale Serviceleistungen und die Erforschung automatisierter Verkehre benötigt.

4. Umsetzung von Planungsbeschleunigungsgesetzen für alle Verkehrsträger, Verkehrsknoten und anderer relevanter Flächen bei Ausbau- und Neubaumaßnahmen, und überregionale Koordination von Baumaßnahmen entlang von europäischen Hauptverkehrsachsen.
5. Bereitstellung ausreichender Finanzmittel sowohl auf nationaler als auch auf EU-Ebene für Verkehrsinfrastrukturen als Investitionen in die Zukunft.
6. Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur sowie ausreichend dimensionierter Netze sowohl für Strom und Wasserstoff als auch für nachhaltig erzeugte Kraftstoffe entlang der Fernstraßen, in den Häfen, Gewerbegebieten und Terminals.
7. Mehr Redundanz im Schienenverkehr: Um die europäischen Logistikketten in Störfällen abzusichern und Alternativrouten von und zu den internationalen Seehäfen zu schaffen, müssen nicht nur die Haupttrouten Rhein-Alpen-Korridor und Scan-Med-Korridor sowie ihre Zulaufstrecken, sondern auch geeignete Ausweichstrecken (z.B. der Schienenkorridor Stuttgart - Zürich) leistungsfähig ausgebaut werden. Des Weiteren braucht es mehr grenzüberschreitende Interoperabilität, Digitalisierung, Automatisierung, Zuverlässigkeit sowie den Abbau von administrativen Hindernissen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu stärken.
8. Stärkerer Fokus auf die Binnenschifffahrt: Die Wasserstraße hat im Vergleich zu Straße und Schiene als einziger Verkehrsträger noch Kapazitäten frei, um die steigenden Gütermengen zu bewältigen. Sie kann ebenfalls maßgeblich zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen, ist aber häufig von massiven Einschränkungen durch Niedrigwasserperioden betroffen. Projekte zur Abladeoptimierung und Sohlenstabilisierung an Mittel- und Niederrhein, der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen, die Sanierung und Verlängerung nicht für gängige Rheinschiffe ausgebauter Schleusen am Neckar, zusätzliche Schleusenkammern an der Mosel sowie die Sanierung des westdeutschen Kanalnetzes müssen schneller umgesetzt und nicht durch die Politik in Frage gestellt werden.
9. Gezielter, bedarfsgerechter Ausbau des Fernstraßennetzes: Die Straße bleibt nach wie vor unentbehrlicher Bestandteil europäischer Verkehrsnetze. Straßen bilden den Hauptzulauf zum kombinierten Verkehr und sind die einzige Möglichkeit, alle Regionen auch ohne Wasserstraßen- und Schienenanschluss zu erreichen und dort wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen. Zudem bleibt die Straße die günstigste und oft einzige Möglichkeit für Kurzstreckenverkehre.
10. Gezielte europaweite Förderung der Umrüstung der Fahrzeugflotten auf emissionsfreie Antriebstechnologien (Elektromobilität, Wasserstofftechnologie) und nachhaltig erzeugter Kraftstoffe fördern die Realisierung des Green Deals und die Erreichung der CO<sub>2</sub> Ziele.
11. Förderung zukunftsfähiger Infrastrukturprojekte in Ost- und Südosteuropa für alle drei Verkehrsträger und deren Umsetzung, um ein „Europa der zwei Geschwindigkeiten“ zu vermeiden. Dies betrifft den Ausbau der TEN-V-Korridore Ostsee-Adria und Rhein-Donau, den paneuropäischen Verkehrskorridor VII inklusive Qualität des Wasserstraßen-Managements, um die Wettbewerbsfähigkeit auf der Donau sicherzustellen.
12. Beschleunigter europaweiter Einsatz moderner intelligenter Verkehrssysteme zur Überwachung und Steuerung des Verkehrs. Dies um Staus zu vermeiden, die Spitzen des Verkehrsaufkommens zu glätten und den Verkehrsfluss durch Informationssysteme zu optimieren, die über Verkehrslage, Ankunftszeiten, mögliche Alternativrouten, sowie elektronische Zahlungssysteme für Maut- und Parkgebühren informieren.

Die UECC appelliert daher sowohl an die betroffenen Regierungen als auch die Europäische Kommission, die Wettbewerbsfähigkeit in Europa durch Investitionen in die Multimodalität und nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen zu stärken.

Im Namen der Mitglieder der UECC gezeichnet:

Carlo Thelen  
Handelskammer Luxemburg

Davor Sertic  
Präsident der UECC

Dr. Christian Moser  
Ehrenpräsident der UECC

---

**Ansprechpartner**  
**Öffentlichkeitsfragen der UECC:**

Herrn Malik ZENITI  
Cluster for Logistics Luxembourg  
c/o UECC Öffentlichkeitsarbeit  
7, rue Alcide de Gasperi  
L- 2981 Luxembourg  
T : 352 423939 849  
E-mail : [Malik.Zeniti@c4l.lu](mailto:Malik.Zeniti@c4l.lu)



**Beschreibung UECC: Wer sind wir?**

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

Unser gemeinsames Ziel in Europa:

- Eine liberale Marktordnung im Verkehr.
- Wirtschaftlich orientierter grenzübergreifender Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.
- Den freien Zugang zu allen Verkehrsträgern für erfolgreiches Wirtschaften.
- Die Gleichbehandlung der Verkehrsträger in fiskalischer Hinsicht.

Mit mehreren Hunderttausenden Unternehmen aus Handel, Industrie und Dienstleistung ist die UECC eine Diskussionsplattform für den Austausch und wirtschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess zu verkehrstechnischen Belangen der Unternehmen.

[www.uecc-chambers.eu](http://www.uecc-chambers.eu)