



Stellungnahme mit Vorschlägen zum Weißbuch

***„Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010
- Weichenstellung für die Zukunft“***

01. März 2002

1. Grenzgebiete und Europäische Verkehrspolitik

In der Verkehrsinfrastruktur haben Grenzgebiete oft jahrzehntelang unter fehlenden großräumigen Anbindungen gelitten. Dort, wo heute große Infrastrukturen in Grenzgebieten verwirklicht sind, geschah dies meist Jahrzehnte später als im nationalen Inland und nicht immer unter Berücksichtigung der Interessen der Grenzgebiete. Dort, wo diese Infrastrukturen immer noch fehlen, fehlen somit die physischen Voraussetzungen für eine zukunftsorientierte und grenzübergreifende Entwicklung.

Im wachsenden großräumigen Austausch von Gütern zwischen den europäischen Staaten müssen vor allem auch die speziellen Verkehrsprobleme der europäischen Grenz- und grenzübergreifenden Regionen, die oft auch europäische Transiträume sind, Beachtung finden und Lösungen hierzu im Sinne einer nachhaltigen Sicherung der Verkehrsverbindungen angeboten werden. Nur so werden die bisherigen nationalen, manchmal sogar europäischen Randlagen in Binnenlagen verwandelt und Gebiete an den Außengrenzen der EU besser angebunden.

2. Grenzgebiete und Leitlinien des Weißbuches

Die AGEG ist gemäß den Leitlinien des Weißbuches der Auffassung, dass

- die Verkehrspolitik bis zum Jahre 2010 eine besondere Bedeutung für alle Grenzgebiete in Europa hat,
- die Erweiterung der EU eine Verkehrsexplosion, insbesondere in den Grenzgebieten, zur Folge haben wird,
- die Verkehrskonzepte dringend so optimiert werden müssen, dass sie wirtschaftlich, sozial und ökologisch auf Dauer tragbar sind.

Die AGEG bedauert:

- die zögerliche Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele des EG-Vertrages,
- das Fehlen einer integrierten Strategie zur Verkehrsverlagerung mit Priorität für die Verkehrsträger Schiene und Wasser, begleitet von europaweit wirksamen flankierenden Maßnahmen (z.B. in der Umwelt, Sozial-, Wirtschafts- und Landwirtschaftspolitik),
- die damit fehlenden Verkehrswirkungseffekte der vorgeschlagenen EU-Maßnahmen.

Die AGEG fordert angesichts des wachsenden Verkehrsaufkommens, vor allem auch in Grenzgebieten, unter Beachtung spezieller raumentwicklungs- und umweltpolitischer Ziele und Bestimmungen:

- Verbesserung des Straßenverkehrs,
- Intensivierung des Schienenverkehrs,
- Bewältigung des Luftverkehranstiegs,
- Modernisierung und Sicherung der See- und Küstenschifffahrt,
- gemeinsame Strategie für alle Verkehrsträger (z.B. Verbund Wasser/Straße/Schiene, intermodaler Betrieb, verbesserte technische Voraussetzungen für transeuropäischen Güterverkehr).

3. Zu dem Aktionsprogramm des Weißbuches

Die AGEG fordert die EU-Kommission sowie die nationalen Regierungen auf, alsbald die vorgeschlagenen Maßnahmen des Aktionsprogramms durchzusetzen:

- Zur *Schaffung eines ausgewogenen Verkehrsflusses* zwischen den Verkehrsträgern, auch im grenzübergreifenden Verkehr, wie etwa:
 - o im *Straßenverkehr* durch Harmonisierung der Kontrollen/Sanktionen, Förderung der Qualifikationen, angemessene Arbeitsbedingungen;
 - o im *Schieneverkehr* durch Öffnung des Eisenbahnmarktes in Europa, vor allem durch Aufhebung der Kabotageverbote, Hebung des Sicherheitsstandards, Verbesserung der Interoperabilität und Förderung der Ringbahnlinien mit Vorrang für den Güterverkehr;
 - o im *Luftverkehr* durch einen einheitlichen europäischen Luftraum;
 - o im *See- und Binnenschiffahrtssystem* durch Hochgeschwindigkeitsseewege, Verstärkung der Sicherheitsvorschriften, Aufhebung der Kabotageverbote in der Binnenschiffahrt;
 - o für notwendige grenzübergreifende Transporte in dünn besiedelten und peripheren Grenzräumen die Schaffung von zielgerichteten Finanzierungssystemen
- Zur Ausrichtung der *Verkehrspolitik auf die Benutzer*, insbesondere für grenzübergreifende Maßnahmen der
 - o Straßenverkehrssicherheit,
 - o Kostenwahrheit für die Nutzer von Verkehrsträgern (Verursacherprinzip),
 - o Kohärenz bei Steuersystemen im Straßengüterverkehr (z.B. Kraftfahrzeugsteuer, Straßenbenutzungsgebühren, Kraftstoffsteuern) sowie Harmonisierung der Sozialvorschriften (zur Vermeidung von Sozialdumping),
 - o verbesserte Rechte und Pflichten für die Benutzer von Verkehrsträgern.
- Zur *Bewältigung des Verkehrs im Rahmen der Globalisierung*, vor allem durch
 - o Anbindung der künftigen Mitgliedsstaaten der EU über hochwertige transeuropäische Infrastrukturnetze,
 - o Einplanung der Infrastrukturfinanzierung für die neuen EU-Mitglieder,
 - o Beteiligung der EU als Vollmitglied an wichtigen internationalen Verkehrsorganisationen (z.B. Schifffahrt, Eisenbahnen),
 - o Errichtung eines Satellitennavigationssystems der EU mit globaler Anbindung bis spätestens 2008.

4. Verkehrspolitik – Raumentwicklungspolitik – Regionalpolitik

Zur Stärkung der Grenz- und grenzübergreifenden Regionen im europäischen Standortwettbewerb sollte deren regionale Infrastruktur- und Wirtschaftspolitik auf eine Koordination / Harmonisierung der infrastrukturellen Maßnahmen sowie einen Abbau der grenzbedingten Barrieren drängen. Dazu ist es notwendig, diese regionalen Politiken in die Grundziele der nationalen und europäischen Politiken (z.B. Agrar-, Struktur-, Wirtschafts-, Raumentwicklungs-, Regional-, Sozialpolitik usw.) einzuordnen.

Umgekehrt erfordert eine Europäische Verkehrspolitik eine stärkere Zusammenarbeit mit der Europäischen Raumentwicklungspolitik und der Regionalpolitik. Bei der Umsetzung der Leitlinien des Weißbuches sind daher die Vorschläge des „Europäischen Raumentwicklungskonzeptes“ (EUREK), der CEMAT und die EU-Regionalpolitik stärker zu berücksichtigen, insbesondere im Hinblick auf die Transeuropäischen Netze (TEN).

Entsprechend dem EUREK wünscht die AGEG:

- Förderung der Zusammenarbeit im Verkehrssektor auf regionaler, grenzübergreifender und transnationaler Ebene innerhalb und an den Außengrenzen der EU;

- die Stärkung der Nord-Süd- sowie der Ost-West-Verbindungen in ganz Europa,
- durchsetzbare Finanzierungskonzepte zur Umsetzung der politischen Entscheidungen im Verkehrssektor,
- Koordinierung der europäischen Förder- und Finanzierungsinstrumente als Voraussetzung für die verkehrspolitisch erwünschte Verlagerung von Transporten,
- Einhaltung einheitlicher Beförderungsgrundsätze, insbesondere in sensiblen Zonen (z.B. Alpenraum, Ballungszentren, Wattenmeer).

5. Transeuropäische Netze und Grenzgebiete

Die AGEK begrüßt das Konzept des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie die Fortschreibung der Leitlinien unter Berücksichtigung ländlicher (Grenz-) Regionen und fordert deren alsbaldige Überarbeitung für Mittel- und Osteuropa.

Die AGEK unterstützt:

- eine höhere Förderung von Großinfrastrukturprojekten, das „Konzept zur Erklärung eines Europäischen Interesses“ für die Förderung von Infrastrukturinvestitionen und „Transeuropäische Korridore“ mit Vorrang für Personen- und Güterverkehr,
- die Verwendung von Einnahmen aus der Tarifierung von Verkehrsträgern“ für den Bau bzw. Ausbau von Infrastrukturen, insbesondere für Schienen und Wasserstraßen,
- die vorgesehenen neuen technischen Vorschriften für die Harmonisierung der Mindestnormen für Sicherheit in Tunneln und Gewährleistung der Interoperabilität der europäischen Straßenmautsysteme.

Die AGEK fordert, die Engpässe im Transeuropäischen Verkehrsnetz, vor allem auch in den Grenzgebieten, zu beseitigen durch:

- o schnelle Entscheidung über die vorgeschlagenen 60 Maßnahmen,
- o Förderung von Verkehrskorridoren mit Vorrang für den Güterverkehr;
- o Verbesserung des Hochgeschwindigkeitsnetzes für den Personenverkehr;
- o Pläne für das Verkehrsmanagement auf den Hauptachsen (Straßen),
- o Erweiterung der „Essener Liste“ für Verkehrsprojekte bei gleichzeitiger Ausweitung deren gemeinschaftlicher Finanzierungsgrundlage,
- o internationale Verkehrsverbindungen durch Grenz- und grenzübergreifende Regionen, die diese an nationale Verkehrsnetze und Zentren anschließen. Erst die regionsspezifische Anbindung und Nutzung großräumiger Infrastrukturen beseitigt grenzbedingte „Flaschenhälse“, macht Grenzregionen zu Brücken zwischen Staaten und trägt gleichzeitig zur inneren Erschließung der grenzübergreifenden Gebiete bei.
- o Berücksichtigung der regionalen Interessen und Erfordernisse (Mensch, Wirtschaft, Umwelt) beim Bau/Ausbau der großräumigen Verkehrsinfrastruktur, damit Grenz- und grenzübergreifende Regionen nicht nur zu Transitzonen (z.B. sensible Gebiete).
- o Rechtzeitige Vorbereitung der grenzübergreifenden Regionen auf die Verwirklichung großräumiger Verkehrsachsen, die deren Grenzräume durchqueren, um die damit verbundenen Chancen zu nutzen und Nachteile zu mildern.

6. Speziell für die Grenzgebiete – Erreichbarkeit verbessern

Ebenso wie die Charta der AGEK hebt das Weißbuch zu Recht hervor, dass bei den existierenden Verkehrsnetzen in den Grenzgebieten noch streng national ausgerichtete, zum Teil bis ins 19. Jahrhundert zurückreichende Prinzipien zu erkennen sind, die bei ihrem Bau vor allem aus militärischen Gründen bestimmend waren.

Der Bau bzw. Ausbau der großräumigen Infrastrukturen (Straßen, Schienen, Flughäfen, Schifffahrtswege, Fährverbindungen, Häfen) schafft für Grenzregionen u.a. auch durch regionale Vernetzung oft erst die notwendigen Voraussetzungen für grenzübergreifende Zusammenarbeit, z.B.:

- Fertigstellung der Alpentunnel,
- Verbesserung der „Durchlässigkeit“ der Pyrenäen (3. Korridor, modernes Eisenbahnnetz),
- Ausbau der osteuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahn/des kombinierten Verkehrsnetzes,
- Brücke und/oder Tunnel über den Fehmarnbelt,
- Projekte Straubing-Vilshofen zur besseren Befahrbarkeit der Donau im Zusammenhang auch mit dem Brückenneu- bzw. Ausbau in den Mittel- und Osteuropäischen Donaustaaten,
- Projekte der satellitengestützten Funknavigation (GALILEO),
- Beseitigung der Interoperabilität des spanischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes,
- Verbesserte Anschlüsse der großen Häfen (main ports) über Schiene/Straße/Wasser an die Verkehrsnetze im Hinterland.

Zur Verbesserung der Anbindung und Erschließung der Gebiete beiderseits nationaler Grenzen können folgende Maßnahmen (öffentlich und/oder privat finanziert) in besonderer Weise beitragen:

- Ausbau der Infrastruktur in den Grenzübereichern gemäß gemeinsamen grenzübergreifenden raumordnerischen Strukturvorstellungen, regionalpolitischen Erfordernissen sowie entsprechenden nationalen und europäischen Überlegungen (TEN) und nicht nur gemäß fachtechnischer Kriterien (z.B. Verkehrsaufkommen und Verkehrsströme);
- Koordination der Verkehrsinfrastrukturplanungen auf beiden Seiten der Grenze (Schiene, Straße, Wasser) auf der Grundlage grenzübergreifender Umweltverträglichkeitsprüfungen;
- Schließung grenzüberschreitender Verkehrsinfrastrukturlücken (missing links) zwischen regionalen, nationalen und transeuropäischen Achsen und Netzen;
- Bau bzw. Ausbau von gemeinsamen Grenzübergangsstellen an den Außengrenzen der EU (verkürzte Wartezeiten, direkte Problemlösung);
- Entwicklung einer multimodalen grenzüberschreitenden Transportinfrastruktur, einschließlich Verkehrszentren;
- Entwicklung von Produktion- und Marketingaktivitäten im Transportsektor über die Grenzen hinweg;
- Regionale Verknüpfung der Verkehrsträger und Zubringerverkehre;
- Ausbau grenzübergreifender Netze im Öffentlichen Personennahverkehr;
- Beseitigung grenzbedingter Barrieren in der Nutzung und in den Tarifsystemen von Verkehrsträgern;
- Ausbau bzw. Schaffung grenzübergreifender Kommunikationsnetze auf regionaler und lokaler Ebene.
