

v.f.k.b
v.u.w.a
v.st.a.s

Verkehrsinfrastrukturpolitik der EG*)

VON RÜDIGER WENK, BRÜSSEL

I.

Die Europäische Gemeinschaft befindet sich in der Endphase der Vollendung des Binnenmarktes, der sich aufgrund der Leitlinien des Kommissionsweißbuches vom Juni 1985 und der daraus hervorgegangenen Einheitlichen Europäischen Akte entwickeln wird.

Dieser Binnenmarkt wird seine volle wirtschaftliche und soziale Wirkung nur dann entfalten, wenn für den freien Waren-, Dienstleistungs-, Kapital- und Personenverkehr die notwendigen Voraussetzungen geschaffen sind.

Dieser Gedanke ist jedoch absolut nicht neu. Schon im Gründungsvertrag von Rom vom 25. 3. 57 wurde die Verkehrspolitik als wichtig genug betrachtet, um zusammen mit den drei anderen Grundlagen der Gemeinschaft (Freier Warenverkehr, Landwirtschaft, Freizügigkeit, auch für Dienstleistungs- und Kapitalverkehr) in Titel IV des Vertrages verankert zu werden.

Allerdings muß dazu gesagt werden, daß in diesem Zusammenhang die Verkehrsinfrastrukturpolitik nicht erwähnt wurde.

Somit waren die Aktivitäten der Kommission in den ersten Jahren auf die Bereiche *Liberalisierung* und *Harmonisierung* beschränkt, wo auch viel erreicht wurde. Im Rahmen der Liberalisierung wurden die Eingriffe der nationalen Verwaltungen in die Preisgestaltung der Verkehrsunternehmen reduziert, wenn nicht ganz abgeschafft, und auch für den für die Gemeinschaft so wichtigen Straßengüterverkehr ist sichergestellt, daß ab 1. 1. 1993 für Beförderungen zwischen den Mitgliedstaaten keine mengenmäßigen Beschränkungen gelten. Auch die Beförderungstarife sind frei.

Es ist auch zu hoffen, daß das Problem der Kabotage, das heißt die Zulassung von nicht gebietsansässigen Verkehrsunternehmen zur Beförderung innerhalb eines Mitgliedstaates, vor Ende 1992 gelöst sein wird. Im Bereich der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, *sowohl* innerhalb eines einzelnen, *als auch* zwischen den Verkehrsträgern wurde viel erreicht. Dies bezieht sich vor allem auf Vorschriften im sozialen Bereich, also die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, aber auch auf die technischen Vorschriften über Maße und Gewichte der Lkw. Selbst das Verhältnis der Staaten zu ihren Eisenbahnen soll neu geregelt werden.

*) Vortrag anlässlich der Verkehrsinfrastrukturenquete der Bundeswirtschaftskammer Österreichs „Verkehrsinfrastruktur für eine funktionierende Wirtschaft“ am 26. 11. 1991 in Wien.

Anschrift des Verfassers:

Rüdiger Wenk
GD VII der Kommission
der Europäischen Gemeinschaften
Rue de la Loi 200
B-1049 Brüssel

Wie schon eingangs erwähnt, reichen diese Maßnahmen nicht aus, und die besten verwaltungstechnischen Vorschriften sind für die Verwirklichung des Binnenmarktes wertlos, wenn nicht die physischen und technischen Voraussetzungen für die Freizügigkeit geschaffen werden.

In der Tat war es schon vor der Vollendung des Binnenmarktes ersichtlich, daß das Verkehrssystem in Europa den Anforderungen nicht mehr gewachsen ist. Es ist täglich spürbar, daß die Verkehrswege häufig und vielerorts an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit stoßen. Ich glaube, daß ich Ihnen *nichts* über Staus auf den Autobahnen, Verspätungen im Eisenbahn- und Flugverkehr sowie auch über die Schwierigkeiten des Stadtverkehrs zu erzählen brauche. Die moderne Massenmobilität hat Probleme geschaffen, die kaum zu bewältigen sind. Der einzelne Bürger in seinem Verhalten, die Regierungen und auch die Wirtschaft sind gefordert, ihren Beitrag zu leisten. Es geht darum, die Mobilitätsbedürfnisse, die der allgemeine Wohlstand sowie die europäische Integration mit sich bringen, sozial verträglich und zugleich ökonomisch sinnvoll zu befriedigen.

Die Europäische Gemeinschaft muß hierzu ihren Beitrag leisten. Sie muß im Sinne des Subsidiaritätsprinzips die Tätigkeit der Regierung auf nationaler und regionaler Ebene ergänzen. Sie muß tätig werden, soweit sich gemeinsames Handeln zur Förderung des großräumigen Verkehrs als wirksamer erweist als eine einzelstaatliche Politik.

In voller Erkenntnis dieser Sachlage hat die Kommission schon im Jahre 1978 begonnen, die nationalen Verkehrspläne der Mitgliedstaaten, die von überregionalem Interesse sind, miteinander abzustimmen und zu koordinieren. Der Ministerrat hat dazu ein Instrument geschaffen (1978) und den *Verkehrsinfrastrukturausschuß* gegründet. Dieser Ausschuß, unter dem Vorsitz der Kommission, trifft sich in der Regel alle sechs Monate und hatte zu Beginn ausschließlich beratende Funktion.

Noch standen der Gemeinschaft jedoch keine finanziellen Mittel zur Verfügung, um Vorhaben zu fördern, deren nationale Bedeutung ungenügend war, um in das Programm eines Mitgliedlandes aufgenommen zu werden. Dies wurde anders, als im Jahr 1982, mit Hilfe des europäischen Parlamentes, im Haushalt der Kommission Mittel zur Mitfinanzierung von Projekten der Verkehrsinfrastruktur vorgesehen wurden. Diese Mittel waren zwar noch sehr bescheiden, doch gelang es, diese Operation auf jährlicher Basis zu wiederholen und bis zum Jahre 1989 wurden insgesamt 374 Mio ECU bereitgestellt, womit 75 Projekte von gemeinnützigem Interesse mit einem gesamten Kostenumfang von ca. 7 Milliarden ECU mitgetragen wurden.

Es waren hauptsächlich Projekte im Straßen- und Eisenbahnbereich, für die von den Mitgliedsländern eine Unterstützung beantragt wurde.

Schon seit 1986 hatte jedoch die Kommission versucht, die ungenügende Wirkung durch die Bescheidenheit der Mittel *dadurch* auszugleichen, indem eine mehrjährige Verpflichtung eingegangen wird. Sie war jedoch erst im Jahre 1990 erfolgreich, als der Rat ein Drei-Jahresprogramm für den Zeitraum 1990 bis 1992 annahm, wofür insgesamt 328 Mio ECU eingeplant wurden. Ab 1993 ist ein Fünf-Jahresprogramm vorgesehen.

II.

Was die Projektauswahl anbetrifft, ist Ende der achtziger Jahre eine Neuerung eingetreten. Es wurde in der Tat ersichtlich, daß eine europäische Verkehrsinfrastrukturpolitik nur *dann* den gewünschten Erfolg bringen kann, wenn sie dazu beiträgt, ein homogenes Netz für die gesamte Gemeinschaft zu erstellen. Diese Notwendigkeit wurde besonders bei den Hochgeschwindigkeitsbahnen deutlich. In der Tat ist der Vorteil einer wesentlich gesteigerten Geschwindigkeit ganz besonders im internationalen Verkehr spürbar.

Diese Tatsache war auch der Grund, weshalb im Dezember 1989 der Ministerrat die Kommission gebeten hat, eine hochrangige Arbeitsgruppe zusammenzustellen, die zum Auftrag hatte, ein europäisches *Hochgeschwindigkeitsnetz* zu entwickeln.

Die Zusammensetzung dieser Arbeitsgruppe verdient eine besondere Bemerkung: Sie umfaßt in der Tat nicht nur hochrangige Vertreter der 12 Mitgliedstaaten, sondern auch Vertreter der Interessenverbände. Unter diesen Verbänden ist besonders die Gemeinschaft der Europäischen Eisenbahnen hervorzuheben, die außer den 12 nationalen Gesellschaften der Gemeinschaft auch die der Schweiz und Österreichs mit einschließt. Ein wertvoller Beitrag wird von der Eisenbahnindustrie erwartet, besonders im Bereich der technischen Harmonisierung.

Diese Harmonisierung der schon vorhandenen nationalen Systeme ist die Aufgabe einer der drei Untergruppen, die beiden anderen kümmern sich um das Netz und um die Erarbeitung eines einheitlichen Betriebssystems.

Die Kommission hat die hochrangige Gruppe zu folgenden Fragen konsultiert:

- Erstellung eines Leitschemas für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz,
- Ermittlung der vorrangigen Projekte,
- Festlegung von Maßnahmen, mit denen eine hinreichende technische Kompatibilität der Fahrwege, der Ausrüstungen und der Fahrzeuge sichergestellt werden soll.

Dank eines intensiven Arbeitsprogramms im Jahre 1990 (insgesamt fanden 40 Sitzungen statt) konnte die Arbeitsgruppe im Jahre 1990 einen Zwischenbericht mit den folgenden wichtigsten Schlußfolgerungen herausgeben:

Nach Ansicht der Gruppe bildet der Hochgeschwindigkeitsverkehr praktisch einen neuen Verkehrsträger mit wesentlichen Vorzügen für die Benutzer: Verkürzung der Fahrzeiten, hohe Verkehrskapazität und Gewähr für Leistungen hoher Qualität. Hochgeschwindigkeitszüge stellen im Personenverkehr eine Alternative, aber auch eine Ergänzung zu Kraftfahrzeug und Flugzeug dar. Die Gruppe mißt der derzeit laufenden Untersuchung *darüber*, inwieweit sich Hochgeschwindigkeitszüge und Flugzeuge ergänzen können, große Bedeutung bei.

Damit der Hochgeschwindigkeitsverkehr einen lebhaften Aufschwung nehmen und die Gemeinschaft hieraus größtmöglichen Nutzen ziehen kann, ist der Aufbau eines europäischen Netzes unerläßlich. Bestehen wird es aus Neubaustrecken für Geschwindigkeiten über 250 km/Std., Ausbaustrecken für Geschwindigkeiten um 200 km/Std. und verschiedenen Verbindungsstrecken, die die Lücken im Netz schließen sollen. Das Netz muß so beschaffen sein, daß es folgende Funktion erfüllen kann: Bewältigung der Hauptverkehrs-

ströme in der Gemeinschaft, Anbindung der Randgebiete, bessere Raumnutzung in Europa und Ausbau der Verbindungen mit den EFTA-Ländern und den Staaten Mittel- und Osteuropas.

Ein Leitschema mit Zeithorizont 2010 wurde erstellt; es umfaßt 9.000 km Neubaustrecken, 15.000 km Ausbaustrecken und 1.200 km Verbindungsstrecken. Nach Auffassung der Gruppe sollten diejenigen Strecken, die nicht unmittelbar zum Hauptnetz gehören, auf dem Schema nicht erscheinen. Es sei daran erinnert, daß das gesamte elektrifizierte Netz der Gemeinschaft (z. Z. 52.000 km) von Hochgeschwindigkeitszügen befahren werden kann. Aufgrund dieses Leitschemas sollen sich die Fahrzeiten von Brüssel nach London von 4:55 auf 2:05 Stunden, nach Madrid von 16:22 auf 8:05 Stunden, nach Mailand von 10:20 auf 5:15 Stunden und nach Berlin von 9:02 auf 6:15 Stunden verkürzen. Die Vorteile des Anschlusses von Wien an dieses Netz kann die Reisezeitrechnung von Wien nach Paris illustrieren, die sich von 13:30 Std. auf 7:50 Std. verringert. Als Koordinierungs- und Lenkungsinstrumentarium ist das Leitschema zukünftig in regelmäßigen Abständen der politischen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Gemeinschaft anzupassen.

Die Arbeitsgruppe hat zunächst die 14 Hauptkorridore dieses Leitschemas genauer untersucht. Dabei gelangte sie zu der Erkenntnis, daß die Gemeinschaft die Wirtschaftlichkeit und die Finanzierung von fünfzehn Schlüsselverbindungen untersuchen sollte, ohne die das gesamte Netz nicht reibungslos funktionieren kann. Diese Streckenabschnitte liegen in der Regel in *Grenzgebieten* und verursachen deshalb besondere Schwierigkeiten. Nach Ansicht der Gruppe sind dies vorrangige Projekte.

Zwei dieser Schlüsselverbindungen liegen übrigens zum Teil auf Österreichs Territorium: nämlich die Brenner Achse und die Strecke Tarvis - Wien.

Eine Klärung bedarf schließlich noch die Kernfrage der Finanzierung der Hauptverbindungsstrecken, die teilweise auf der Grundlage der Kommissionsvorschläge für den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen und den Aufbau transeuropäischer Verkehrsnetze erfolgen könnte. Das Leitschema enthält zwar keine Kostangaben, doch dürften bei seiner Durchführung für den Schienenweg, also ohne rollendes Material, Kosten von über 100 Mrd. ECU anfallen. Das rollende Material selbst wird auf 50 Mrd. ECU geschätzt. Sollte in einigen Ländern die politische Voraussetzung dazu geschaffen werden, könnten die Kreditmärkte wohl durchaus in der Lage sein, einen Großteil dieser Gelder zur Verfügung zu stellen.

Die Kommission hat in den vergangenen Jahren (1989, 1990 und 1991) ihre Bemühungen der Mitfinanzierung von Hochgeschwindigkeitsstrecken fortgesetzt und insgesamt 85 Mio ECU, den Hauptteil der bereitgestellten Mittel, für die Hochgeschwindigkeitsbahn zur Verfügung gestellt. Für das nächste Jahr sind nochmals 90 Mio ECU eingeplant. Bisher wurde der Löwenanteil dieser Mittel für die sogenannte Nordstrecke (London - Berlin) verwendet.

Bevor ich das Thema der Hochgeschwindigkeit abschließe, möchte ich noch auf die Aktivitäten der Gruppe für dieses Jahr eingehen, die sich im wesentlichen auf die Vorbereitung der drei folgenden Studien beschränkt:

- eine sozio-ökonomische Studie, die zur Aufgabe hat, die Auswirkung der Hochgeschwindigkeitsbahn auf die Gesamtentwicklung der Gemeinschaft zu überprüfen,
- eine Studie, die die Komplementarität zwischen Flugnetz und Hochgeschwindigkeit untersuchen soll,

— eine Umweltverträglichkeitsstudie, die die Auswirkung dieses Transportprogramms im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern überprüfen soll.

Diese Studien sind zur Zeit in Ausführung. Soviel zu dem Gebiet der Hochgeschwindigkeitsbahnen.

Der ständig zunehmende Warenverkehr, der heute schon innerhalb der Gemeinschaft zu 70 % auf der Straße abgewickelt wird, mit den Belastungen der Umwelt, die uns zur Genüge bekannt sind, zwingt die Gemeinschaft, Überlegungen anzustellen, wie dieser Verkehr in der Zukunft umweltfreundlicher bewältigt werden kann. Eine Möglichkeit hierzu bietet der *Kombinierte Verkehr* an, was den Ministerrat dazu veranlaßt hat, im Oktober 1990 eine Entschließung zu verabschieden, die Kommission mit der Ausarbeitung eines Gesamtplans für die Gemeinschaft zu beauftragen. Auch *hier* wurde eine Arbeitsgruppe aufgestellt, die die ganze Komplexität dieses Transportsystems untersucht. Es werden in der Tat sehr viele verschiedene Aspekte berührt, die eine beträchtliche Untersuchungsarbeit notwendig machen. Zur Zeit ist ein Bericht an den Rat in Vorbereitung, der die gegenwärtigen und auch zukünftigen Verkehrsströme aufzeigt. Auf dieser Basis werden dann sog. Korridore entwickelt, die technisch in die Lage versetzt werden (Aufweitung von Lichtraumprofilen, Lückenschließung für einzelne Verkehrswege etc.) den Verkehrsfluß multimodal abzuwickeln. Den Güterverkehrszentren kommt in diesem Zusammenhang eine ganz besondere Bedeutung zu, und dies ist auch der Grund, weshalb die Gemeinschaft schon mehrere dieser Zentren finanziell gefördert hat. Auch die Lichtraumprofilaufweitung bei gewissen Bahnstrecken war schon Gegenstand einer Mitfinanzierung durch die Gemeinschaft.

III.

Kombinierter Verkehr wird in der Regel nur als bimodal - Straße/Bahn - betrachtet, und man vergißt dabei nur zu leicht, daß auch die *Binnenschifffahrt* einen Beitrag leisten kann, um die Transport- und damit Umweltprobleme zu verringern. Dies ist vor allen Dingen deshalb der Fall, weil dieser Verkehrsträger noch über freie Kapazitäten verfügt, während heute die Kapazitäten der Straßen und Eisenbahnen voll ausgelastet sind, wie es verschiedene Untersuchungen zeigen, auf die ich später noch zurückkomme. Dies war der Grund, weshalb der informelle Verkehrsministerrat Anfang Juli 1991 die Kommission beauftragt hat, für die Binnenschifffahrt eine ähnliche Arbeitsgruppe aufzustellen wie für die Hochgeschwindigkeit und den kombinierten Verkehr mit dem Ziel, die Schwachstellen aufzuzeichnen, die bis heute die Bildung eines gemeinschaftlichen Netzes erschwert haben. Diese Schwachstellen können von verschiedener Art sein, wie z.B. fehlende Strecken und/oder auch ungenügende Ausbaukriterien und/oder ungenügender Wasserstand. Bisher wurden 42 Engpässe identifiziert, die Einzeluntersuchungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen. Ein vollständiger Bericht ist für Anfang 1992 vorgesehen.

Es wird erwartet, daß dieser Bericht nicht nur die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen eines verbesserten Binnenschiffahrtsnetzes aufzeichnen wird, sondern auch auf die ökologischen und volkswirtschaftlichen Aspekte eingehen wird. Es darf auch nicht übersehen werden, daß die Öffnung des Ostens für die Binnenschifffahrt eine bedeutende Rolle spielen wird, nicht nur in den Nord- und Ostseeanrainerstaaten, sondern auch über die Donau.

IV.

Die großräumige Betrachtungsweise und die Erstellung von Leitplänen für die verschiedenen Verkehrsträger wäre unvollständig, wenn das *Straßennetz* außer acht gelassen würde. Die wirtschaftliche Bedeutung der Straße bräuchte eigentlich nicht unterstrichen werden. Ein paar Zahlen verdeutlichen dieses sehr.

Auf der Straße

- finden mehr als 90 % aller Ortsveränderungen von Personen statt, ebenfalls 60 % aller regionalen und internationalen Reisen,
- werden 70 % aller Waren (in tkm) transportiert; dieser Wert erreicht sogar 80 % für innerstaatliche Bewegungen und beläuft sich auf 60 % für alle innergemeinschaftlichen Transporte.

Die Betrachtung der Verkehrsträger beschränkt sich auf die Autobahn, wo sich ein Großteil des oben erwähnten Verkehrs abspielt. Dieses Netz, obwohl es sich innerhalb der Gemeinschaft über 33.000 km erstreckt, ist weit davon entfernt, weder homogen noch in der Lage zu sein, mit dem Wachstum des Verkehrs, der sich z.B. seit 1985 auf ca. 4 % beläuft, fertig zu werden. Deshalb hat die Kommission auch eine Arbeitsgruppe einberufen, die sich bemüht, eine echte Strategie für den Ausbau des Netzes und auch für die Steuerung des Verkehrsflusses auszuarbeiten, im Einklang mit den Erfordernissen der Umwelt. Die Verbindungen mit dem europäischen Wirtschaftsraum und mit den östlichen Nachbarn werden sicherlich eine vorrangige Stelle einnehmen wie auch bei den vorher erwähnten Verkehrsträgern.

Es wird auch damit gerechnet, daß Verkehrsleitsysteme auf großen Achsen verstärkt zum Einsatz kommen werden und den Verkehrsfluß erleichtern. Man spricht in diesem Zusammenhang von der „intelligenten Verkehrsinfrastruktur“.

Bevor das Kapitel der vier Verkehrsträger (Hochgeschwindigkeit, Kombiniertes Verkehr, Binnenschifffahrt und Straße) abgeschlossen wird, ist noch kurz auf die Frage der Finanzierung einzugehen.

Nachdem die öffentliche Hand kaum mehr in der Lage ist, den Anforderungen gerecht zu werden, wird viel über alternative Finanzierungsformen diskutiert. Es gibt schon einige Modelle, wie die verschiedenen Formen der Privatfinanzierung, aber auch die Frage der Kredite mit Sonderbedingungen, wie z.B. die Zinsverbilligung. Es zeichnet sich jedoch ab, daß die mangelnde direkte Rentabilität im allgemeinen für die private Finanzierung das größte Hindernis darstellt. Eine Ausnahme stellen Einzelbauten wie Tunnel und Brückenbauwerke dar, wo private Projektträger über die Benutzungsgebühren privatwirtschaftlich aktiv werden können.

Ob ganze Netze (z.B. Autobahnen, Eisenbahnhochgeschwindigkeit) privat finanziert und dann auch behalten werden können, wie dies in einigen EG-Ländern der Fall ist, stellt eine rein politische Entscheidung dar, und die Kommission hat bisher keinen Einfluß auf diese genommen, solange keine Gefahr der Diskriminierung und Wettbewerbsverzerrung besteht.

V.

Die bisherigen Ausführungen beschränkten sich auf das Arbeitsgebiet der Generaldirektion VII - Verkehr - innerhalb der Kommission. Was die Verkehrsinfrastrukturpolitik innerhalb der Gemeinschaft anbetrifft, wären diese Ausführungen unvollständig, wenn nicht über die Arbeit der Generaldirektion XVI, der Regionalpolitik - einerseits und über die Vorbereitungen der Generaldirektion III, Binnenmarkt und gewerbliche Wirtschaft, berichtet würde. Zuerst einige Erläuterungen zur Arbeit der Generaldirektion Regionalpolitik im Rahmen des Verkehrs.

Die Regionalförderung der Gemeinschaft konzentriert sich notwendigerweise auf die Regionen mit den schwersten Strukturschwächen oder Umstrukturierungsproblemen. Um diese Strukturprobleme zu bewältigen, wurde fast die Hälfte der Gemeinschaftsgebiete von Regionalentwicklungsprogrammen abgedeckt. Diese Programme dienen insbesondere dem Ausbau der räumlichen Infrastruktur in strukturschwachen Gebieten. So wurden zum Beispiel in peripheren Regionen im Zeitraum von 1975 - 1988 8,4 Milliarden ECU zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen bereitgestellt. Hinzu kommen weitere 5,9 Milliarden ECU für den Zeitraum 1989 bis 1993. Damit wurden in erster Linie innerregionale Vorhaben gefördert, jedoch besteht die Absicht, in Zukunft Projekte zu fördern, die die Regionen besser an die zentralen Gebiete der Gemeinschaft anschließen.

Der zweite Punkt betrifft das gemeinschaftliche Aktionsprogramm „Auf dem Wege zu einer europäischen Infrastruktur“.

Es handelt sich hier um eine politische Initiative für die Erstellung von sogenannten *trans-europäischen Netzen*, die für die Vollendung des Binnenmarktes als unentbehrlich betrachtet wird. Sie entspricht den Wünschen des Europäischen Rates von Straßburg im Dezember 1989 und von Dublin im Juni 1990. Es ist geplant, diese Netze über drei Bereiche auszudehnen, nämlich Verkehr, Telekommunikation und Energie. Diese Netze sollen den neuen Marktdimensionen Rechnung tragen und den notwendigen Gemeinschaftsrahmen darstellen.

Im Bereich des Verkehrs unterscheiden sich inhaltlich die Programme, die ich im Rahmen der sektoriellen Arbeitsgruppen dargelegt habe, nicht von den Transeuropäischen Netzen. Es wurde lediglich durch die Gruppierung der verschiedenen Bereiche wie Verkehr, Telekommunikation und Energie ein günstigeres politisches Klima geschaffen, um damit die Durchsetzbarkeit auf der Ebene der Gemeinschaft zu verbessern. Somit soll erreicht werden, daß sich die Gemeinschaft verstärkt für die Realisierung dieser Netze einsetzt.

Es ist erwähnenswert, daß ein so hoher Grad von politischer Sensibilisierung erreicht wurde, der es erlaubt, daß in die Abänderung zu dem Vertrag von Rom ein neuer Titel XIII - Transeuropäische Netze - eingeplant wurde mit der Maßgabe, daß die Transeuropäischen Leitschemas durch eine gemeinschaftliche Rechtsakte festgeschrieben werden. Der neue Text soll bekanntlich nächsten Monat in Maastricht auf Regierungsebene diskutiert werden. Die Haushaltsdiskussionen für das Jahr 1993 unterstreichen die Bedeutung dieser Vertragsänderung. Es wird für den Zeitraum 1993 - 1997 über einen Betrag von 7 Milliarden gesprochen, wobei diese Summe je zur Hälfte für die peripheren Gebiete und für Verkehrsaufgaben von gemeinschaftlichem Interesse verwendet werden soll. Ein solcher Betrag

würde natürlich erlauben, den in den Arbeitsgruppen ausgearbeiteten prioritären Projekten beschleunigte Ausführungschancen einzuräumen. Es wird jedoch noch ein mühsamer Weg bis zur Verabschiedung eines solchen Haushaltes zu durchschreiten sein.

Abschließend soll noch auf eine Initiative des zuständigen EG-Kommissars *Karel van Miert* eingegangen werden, der im Dezember 1989 die Gruppe Verkehr 2000 Plus ins Leben gerufen hat. Die sieben Mitglieder der Gruppe sind hochrangige Vertreter aus Politik und Wirtschaft, die für ihre Arbeiten Meinungen von über 200 internationalen Politikern und Verkehrsexperten eingeholt haben. Die Aufgabe dieser Gruppe bestand darin, die internen und externen Verkehrsprobleme der Europäischen Gemeinschaft mittel- und langfristig abzugrenzen. Dabei sollten in einer umfassenden Betrachtungsweise im Hinblick auf den entstehenden Binnenmarkt der Umweltschutz, die technische Entwicklung und auch die Ausdehnung bestehender Verkehrsnetze nach Mittel- und Osteuropa berücksichtigt werden.

Die Gruppe der Weisen, wie sie allgemein genannt wird, kam zu der politischen Schlußfolgerung, daß neue, klare politische *Leitlinien* für die nahe, mittlere und ferne Zukunft aufgestellt werden müssen:

„Diese Leitlinien sollten zwecks Vermeidung von unnötigen Parallelinvestitionen, Umweltbelastungen usw. die politische Kohärenz zwischen den Mitgliedstaaten einschließlich einer engeren Zusammenarbeit insbesondere im Bereich der Verkehrswege sowie eine Integration der verkehrsträgerspezifischen Politik zum Inhalt haben. Hierzu ist eine völlige Abkehr von unbegrenztem Wachstum des privaten Pkw- und des Lkw-Verkehrs hin zum öffentlichen und zum Kombinierten Verkehr notwendig. Diese Umkehr wird nicht von alleine erfolgen, sondern sich nur mit Zuckerbrot und Peitsche erreichen lassen; zum Zuckerbrot zählen hierbei u. a. finanzielle Anreize, die langfristig volkswirtschaftlich vertretbar sein müssen.“

Während der erste Teil der Schlußfolgerungen noch sehr allgemein gehalten ist, ist die im zweiten Teil enthaltene praktische Auswirkung sehr verständlich.

Ausdrücklich ist darauf hinzuweisen, daß dieser Bericht noch nicht von der Kommission angenommen ist. Sie ist jedoch derzeit dabei, ein Weißbuch auszuarbeiten, das sich auf die Arbeit der sieben Weisen abstützt.

Eine Entwicklung ist jedoch heute schon klar absehbar: Der Verkehr wird und muß teurer werden. So lautet auch einer der für die Verkehrsinfrastruktur besonders wichtigen Vorschläge des Berichtes der Gruppe 2000 Plus.

Es wird die Schaffung eines Infrastrukturfonds vorgeschlagen, der mittels einer Abschöpfung von 0.01 ECU pro Einheit verbrauchter Energie aufgefüllt werden soll. Die Einnahmen aus dem Pkw-Bestand der Gemeinschaft sind bei einer Belastung von 10 ECU pro Kraftfahrzeughalter auf ca. 1 Milliarde ECU jährlich einzuschätzen. Mit diesen Mitteln sollen der Bau bzw. die Unterhaltung von Verkehrsachsen von gemeinschaftlicher Bedeutung finanziert werden.

Auch dieser Vorschlag ist bisher noch nicht weiter verfolgt, aber er weist, trotz seines bescheidenen Ausmaßes, in die Richtung der Verteuerung. Es ist zu hoffen, daß diese Verteuerung, die ja zum Teil schon durch längere Fahrzeiten, sprich Staus, entstanden ist, zum Umdenken führen wird. Dieses Umdenken wird zwangsläufig zu einem multimodalen Verhalten der Benutzer führen. Damit wird auch sparsameres Umgehen mit den beschränkten

Ressourcen und Energien einhergehen. Gleichzeitig ist zu erwarten, daß bei einer Verteuerung der Energie auch die Industrie ihren Beitrag liefern wird, indem sie sparsamere Techniken zum Einsatz bringt, was mit einer geringeren Beeinträchtigung der Umwelt einhergeht.

Nur das Zusammenwirken aller Kräfte - sinnvoller Ausbau der Verkehrswege, der den Benutzern multimodalen Einsatz erlaubt, Verwendung neuer Technologien und moderner Verkehrsorganisationen - wird es ermöglichen, den Verkehr, heute und in der Zukunft, in einer Art und Weise abzuwickeln, die dem Verkehrsteilnehmer den erwarteten Dienst erbringt, ohne jedoch gleichzeitig seinen Lebensraum zu zerstören.

Abstract

The European Community is presently undergoing fundamental changes on the way to completion of the internal market. One of the crucial sectors for the good functioning of this internal market is the transport sector which must provide the physical means for the free movement of people and goods. For this reason tremendous efforts are being made in order to develop this sector, in line with the objective of the Treaty, where the common transport policy is mentioned among the 4 Foundations of the Community. The development of networks guidelines for the principle modes of transport (high speed trains, combined transport, roads, inlandwaterways, and at a later stage maritime and aviation) will provide the necessary instruments for building up the so called transeuropean networks (TEN), for which a legal basis is included in the Maastricht Treaty.

Since 1982 the Community has made financial assistance available aiming at assisting the Member states in the construction of transport infrastructure projects of Community interest. These means amounting to 702 MECU up to 1992 should be substantially increased from 1993 onwards (budgetary planning for 1993: 180 MECU).

Forschungsprogramm „Sicherheit in der Gefahrgutbeförderung“

PROJEKTGRUPPE „GEFAHRGUTTRANSPORT“*)

v. St. C
v. Sv. A
S

Die Projektgruppe „Gefahrguttransport“ wurde im Jahre 1990 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr von der Bundesanstalt für Straßenwesen eingerichtet, um den Forschungsbedarf für die Gefahrgutbeförderung neu zu bestimmen. Der Abschlußbericht der Projektgruppe liegt jetzt vor und ist unter dem Titel Forschungsprogramm „Sicherheit in der Gefahrgutbeförderung“ beim Verlag G. Mainz, Neupforte 13, 5100 Aachen in der Reihe „Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen“ veröffentlicht; er ist auch über diesen Verlag zu beziehen. Die wichtigsten Ergebnisse aus dem Bericht der Projektgruppe werden nachfolgend vorgestellt.

1. Risikoanalyse

Obwohl die Sicherheit des Gefahrguttransports nahezu Dauerthema in den Medien geworden ist, kann das mit der Gefahrgutbeförderung verbundene Risiko bisher nicht exakt quantitativ beschrieben werden. Es fehlen sowohl statistische Voraussetzungen als auch eine angemessene wissenschaftlich begründete Risikoanalyse. Eine Risikoanalyse der Gefahrgutbeförderung, die die Verkehrsprobleme der 90er Jahre und für die Zeit darüber hinaus beschreiben soll, wird zweckmäßigerweise auf Transportketten und nicht auf den direkten Vergleich von Verkehrsträgern abstellen. Der Unfall sollte zentrale Kategorie zur Definition des Risikos sein und zusammen mit der Transportleistung (tkm) das Risiko als Wahrscheinlichkeitsaussage beschreiben. Die Unfallschwere ist in die Risikobestimmung einzubeziehen.

Das Gefahrgutbeförderungsrisko wird idealerweise nur im Zusammenwirken aller Beteiligter unter Einbeziehung von Akzeptanzwerten der Bevölkerung durch geeignete Maßnahmen und zielgerichtetes Handeln reduziert. Um über wissenschaftliche Analysen und Planungen hinaus entsprechende Orientierungspunkte für die Ausrichtung der Sicherheitspolitik zu erhalten, schlägt die Projektgruppe vor, die öffentliche Diskussion und die Arbeiten der einschlägigen Gremien in einer strukturierten Kommunikation zu organisieren. Ein periodischer Statusbericht sollte die Diskussion analysieren, zusammenfassen und ständig neu initiieren. Als geeigneter Herausgeber des Berichts käme der Gefahrgut-Verkehrs-Beirat beim Bundesminister für Verkehr in Frage.

Als Forschungsbedarf empfiehlt die Projektgruppe, eine dreistufig angelegte Risikoanalyse durchzuführen. Die einzelnen Bausteine der Risikoanalyse bestehen aus

*) Die Projektgruppe „Gefahrguttransport“ bei der Bundesanstalt für Straßenwesen bestand aus folgenden Mitgliedern:
Prof. Dr. H. Baum, Institut für Verkehrswissenschaft, Universität Köln, Dipl.-Ing. H.-G. Engel, Technische Hochschule Darmstadt, Fachgebiet Fahrzeugtechnik, Dipl.-Betriebswirt (FH) H.-E. Gail, Bundesanstalt für Straßenwesen, Dr.-Ing. G. Heuser, TÜV-Rheinland, Institut für Verkehrssicherheit, Dr. G. Hundhausen, Bundesanstalt für Straßenwesen, MinRat Dipl.-Ing. F.-J. Schmitz, Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes NRW, Prof. Dr.-Ing. B. Schulz-Forberg, Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung, Reg.Dir. Dipl.-Volksw. B. Törkel, Bundesministerium für Verkehr, Dipl.-Volksw. G. Zimmermann, Bundesanstalt für Straßenwesen.