

# Politikfelder der EU - Verkehr

## Auf der Suche nach umweltverträglicher Mobilität

Die Europäer genießen eine persönliche Mobilität in bisher ungekanntem Ausmaß. Güter werden rasch und effizient vom Hersteller zum Verbraucher transportiert, oft durch mehrere Länder. Die EU hat diese Freizügigkeit gefördert, indem sie die nationalen Märkte geöffnet und physische und technische Hemmnisse abgebaut hat. Aber das gegenwärtige Verkehrssystem und seine Wachstumsraten sind auf Dauer nicht tragbar.

Die rasche, effiziente und kostengünstige Beförderung von Personen und Gütern ist ein zentraler Aspekt des Strebens der EU nach einer dynamischen Wirtschaft und gesellschaftlichem Zusammenhalt. Der Verkehrssektor erwirtschaftet gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) 10 % des Wohlstands der EU, und mehr als zehn Millionen Arbeitsplätze hängen von ihm ab.

Das anhaltende Mobilitätswachstum stellt eine große Belastung für die Verkehrssysteme dar. Das Ergebnis ist eine Infrastrukturüberlastung insbesondere im Straßen- und Flugverkehr, wodurch die Wirtschaftlichkeit abnimmt und Kraftstoffverbrauch und Luftverschmutzung zunehmen.

## Notwendigkeit zum gemeinsamen Handeln

Auch wenn viele Aspekte der Verkehrspolitik in die Zuständigkeit der einzelstaatlichen Regierungen fallen, ist es sinnvoll, eine gemeinsame Verkehrsinfrastruktur für den gemeinsamen europäischen Markt zu haben. Aus diesem Grund hat die EU die nationalen Verkehrsmärkte innerhalb der Union für den Wettbewerb geöffnet, insbesondere im Straßen- und Flugverkehr und in geringerem Maße auch im Schienenverkehr.

Als Folge davon können Lkw auch im Ausland beladen werden, so dass sie bei internationalen Fahrten nicht länger leer zurückkehren müssen. 2003 wurden rund 70–80 % des Schienengüterverkehrs auf Langstrecken durch ein erstes Maßnahmenpaket liberalisiert.

Die Liberalisierung des Luftverkehrs hat zu einem verstärkten Wettbewerb, niedrigeren Preisen und mehr Verbindungen zwischen den Mitgliedstaaten geführt. Nach Jahren der Verhandlungen unterzeichneten die EU und die USA 2007 das so genannte Open-Sky-Abkommen. Dieses sieht vor, dass jede EU-Luftverkehrsgesellschaft von einem beliebigen Flughafen in der Europäischen Union in die USA fliegen kann. Durch dieses Abkommen sollen die Vorteile der Liberalisierung in der EU auch auf transatlantische Reisen ausgedehnt werden.

Die EU fördert auch große Verkehrsinfrastrukturprojekte, die so genannten transeuropäischen Netze (TEN). Zu den vorrangigen Projekten zählen

- die Beseitigung von Engpässen auf der wichtigsten Ost-West-Binnenwasserstraße, die Rhein, Main und Donau verbindet,
- ein Programm zur Regulierung des Verkehrs auf viel befahrenen Schifffahrtsrouten vor den Küsten der EU,
- der Ausbau mehrerer Nord-Süd- und Ost-West-Eisenbahnverbindungen.

## Ein Balanceakt

Durch Liberalisierung allein kann es nicht gelingen, einige tief verwurzelte Probleme zu lösen. Dazu gehören die Vorherrschaft der Straße gegenüber anderen Verkehrsträgern, die Umweltverschmutzung und die Fragmentierung des Verkehrssystems unter anderem in Form von schlechten Verbindungen zu entlegenen Regionen und zwischen nationalen Netzen.

In der EU werden 44 % der Güter auf der Straße befördert, während auf den Kurzstreckenseeverkehr 39 %, auf die Schiene 10 % und auf die Binnenschifffahrt 3 % entfallen. Im Personenverkehr ist die Vorherrschaft der Straße mit 81 % des Verkehrsaufkommens (im Wesentlichen Autofahrten) noch ausgeprägter. Hier entfallen 6 % auf die Bahn und 8 % auf den Luftverkehr. Die Verlagerung des Güter- und des Personenverkehrs von der Straße auf weniger umweltbelastende Verkehrsträger ist das Kernstück einer jeden nachhaltigen Verkehrspolitik. Eine weitere Priorität ist die Integration verschiedener Verkehrsträger durch die Kombination von Straße/Schiene-, See/Schiene- oder Schiene/Luft-Elementen.

Verkehrsunabhängige Straßennutzungsgebühren, die für den Zugang zu knapper Infrastruktur zu zahlen sind, finden ebenfalls zunehmend Verbreitung. Ein Beispiel ist das 2003 in London eingeführte System, nach dessen Vorbild Autofahrer für die Fahrt ins Stadtzentrum bezahlen müssen.

In einer demokratischen Marktwirtschaft kann der Wechsel von der Straße auf die Schiene (ganz gleich, wie wünschenswert er sein mag) nicht durch einzelstaatliche Regierungen oder die EU aufgezwungen werden. Er muss durch Anreize herbeigeführt werden, etwa durch gezielte Investitionen in andere Verkehrsträger, so dass diese den erhöhten Bedarf auffangen können, und durch Preissysteme, die die tatsächlichen Kosten der Straßennutzung widerspiegeln und eine „natürliche“ Abwanderung von der Straße zu alternativen Verkehrsträgern fördern. Personen- und Güterverkehr sollen von der Straße auf die Schiene verlagert und Kurzstreckenpassagierflüge durch Eisenbahnfahrten ersetzt werden.

Die Verbesserung des Schienenverkehrs ist das erste Ziel. Ein Güterzug in der EU fährt mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von nur 18 Kilometern pro Stunde. Die Eisenbahn muss die Beförderungsgeschwindigkeit und die Qualität ihres Leistungsangebots erhöhen, wenn sie Güterverkehr von der Straße locken will.

### **Für Verschmutzung zahlen**

Der Verkehr, insbesondere der Straßenverkehr, ist für 28 % der Emissionen an CO<sub>2</sub> (wichtigstes Treibhausgas) in der EU verantwortlich. Zu den bisherigen Gegenmaßnahmen gehören die Verwendung von alternativen Kraftstoffen und von Kraftstoffen mit verbessertem Wirkungsgrad sowie niedrigere Kohlenstoffemissionsgrenzen für Autos.

Angesichts ihrer langen Küstenlinien und der Gefahr von Ölverschmutzungen verschärft die EU die Vorschriften zur Schiffssicherheit, unter anderem durch strengere Schiffsinspektionen, Sanktionen für Verschmutzung durch grobe Fahrlässigkeit und die beschleunigte Ausmusterung von Einhüllentankern.

### **Aktionsplan**

Die Kommission hat im Jahr 2001 einen Zehnjahresaktionsplan für den Verkehrssektor aufgestellt. Aus der Halbzeitbewertung im Jahr 2006 geht hervor, dass die Schwerpunkte nunmehr auf die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn, die Einführung einer Hafenspolitik, die Entwicklung von Verkehrssystemen auf der Grundlage modernster Technologien, die Erhebung von Infrastrukturnutzungsgebühren, die Erhöhung der Biokraftstoffherzeugung und auf Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsüberlastung in den Städten gelegt werden sollten.