

„Den Kontinent neu vermessen“

Lothar Späth über den schweren Weg zum gemeinsamen Markt: Die Verkehrspolitik

Wenn der Binnenmarkt die erhofften und erwarteten neuen Wachstumskräfte entfaltet, kann das nicht ohne gravierende Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastrukturen in der Gemeinschaft bleiben. Deshalb müßte schon jetzt, parallel zum Abbau der einzelstaatlichen gesetzlichen Hemmnisse, der Aufbau einer europäischen Verkehrspolitik, die wenigstens in den konzeptionellen Grundfragen Klarheit schafft, beginnen.

Zu merken ist davon jedoch nichts. Die verkehrspolitische Debatte konzentriert sich ganz auf den ökonomischen Bereich, insbesondere auf die Frage, wieviel Liberalisierung möglich und wieviel Harmonisierung nötig ist, um den europäischen Spediteuren einigermaßen faire Wettbewerbsbedingungen garantieren zu können.

Nun ist das ohne Zweifel eine hochsensible und gerade für viele deutsche Unternehmen existentiell wichtige Angelegenheit. Der deutsche Verkehrsmarkt ist außerordentlich streng reglementiert. Zahllose arbeits- und sozialrechtliche, sicherheitstechnische und steuerliche Bestimmungen treiben die kalkulatorischen Kosten in die Höhe. In

Frankreich zahlt man für einen Vierzig-Tonnen-Lastzug 100 Mark Kraftfahrzeugsteuer im Jahr, in der Bundesrepublik dagegen rund 10 000 Mark.

Auch der niederländische Fuhrunternehmer ist mit erheblich geringeren Steuern und Wegekosten belastet als sein deutscher Kollege; etwa 15 000 Mark jährlich macht die Differenz für einen Lkw aus. Da sich die Verhandlungen über eine EG-weit einheitliche Kraftfahrzeugsteuer sehr zäh gestalten, wird die Bundesregierung ab 1990 für ausländische „Brummis“ eine Straßenbenutzungsgebühr in Höhe von 6500 Mark erheben. Sosehr diese Maßnahme wettbewerbspolitisch verständlich ist – für die Idee eines freien Verkehrsmarktes bedeutet sie einen halben Rückschlag.

Anstelle kooperativer Strategien zur Bewältigung der rollenden Blechlawine werden nationale Notnägeln eingeschlagen. Doch das wird nicht ausreichen, um einen großräumigen Verkehrsinfarkt, der vor allem die Bundesrepublik in Mitleidenschaft ziehen würde, zu verhindern.

Schon heute sind jeden Tag 30 000 ausländische Lastwagen auf unseren Straßen unterwegs. Schätzungen besagen, daß sich diese Zahl nach 1992 ver-

doppeln wird. Das grenzüberschreitende Transportaufkommen wird sich, einer Untersuchung des Instituts der Deutschen Wirtschaft zufolge, bis zum Jahr 2000 fast um die Hälfte erhöhen. Täglich passieren 14 000 Lkw allein das Autobahnkreuz Karlsruhe; wie viele werden es sein, wenn die Grenzen zu den Niederlanden und zu Frankreich offen sind? Der Bundesverkehrswegeplan von 1985 ist bereits Makulatur: Er prognostiziert für das Jahr 2000 ein Verkehrsaufkommen, das in Wahrheit schon 1987 überschritten wurde.

Die Bahn droht zum großen Verlierer des Binnenmarkts zu werden. Ihr organisatorisches und logistisches Europaverständnis steckt noch in den Kinderschuhen. Was Tarife und Formalitäten, Streckenplanung und Kundenservice betrifft, verfährt sie im Prinzip nach denselben Grundsätzen, die schon vor 100 Jahren galten. Wer auf der Schiene Frachtgut von Dänemark nach Griechenland schickt, muß mit dänischen, deutschen, österreichischen, jugoslawischen und griechischen Tarifen rechnen. Sondervereinbarungen bedürfen einer umständlichen Genehmigungsprozedur. Wie lange die Ware unterwegs ist, kann dem Absender niemand zuverlässig sagen; aber drei Wochen können es schon

© Deutsche Verlags-Anstalt, Stuttgart.



Schwerverkehr auf bundesdeutschen Autobahnen: „Beklemmende Aussichten“



Gedränge auf europäischen Flughäfen*: „Die Freiheit ist längst nicht mehr grenzenlos“

werden. Ein Lkw bewältigt die Strecke in drei Tagen – trotz der noch bestehenden Grenzkontrollen.

Ein Lebensmittelgüterzug von Mannheim nach Mailand steht im Durchschritt achtzehn Stunden in den Bahnhöfen von Basel und Chiasso, wo er nach allen Regeln der Kunst zollrechtlich behandelt wird.

Kein Wunder, daß auch die deutsche Bahnfracht seit 1960 bei rund 300 Millionen Tonnen pro Jahr stagniert. Ihr Anteil am Gesamtgüterverkehr ist von über 40 Prozent auf unter 30 Prozent gesunken. Während das Gedränge in der Luft und auf dem Asphalt beängstigende Formen annimmt, werden auf den Gleisen immer mehr Kapazitäten frei. Und wenn sich nichts Grundlegendes ändert, brechen nach 1992 für die Eisenbahner erst recht keine rosa Zeiten an: Denn freier Wettbewerb und (zumindest an den früheren Grenzen) freie Fahrt werden den Lkw-Transport noch schneller und preiswerter machen und damit die meisten Züge wie nostalgische Dampfzüge erscheinen lassen.

Nicht nur ökonomisch und infrastrukturell sind das beklemmende Aussichten. Auf die Umwelt kommen Belastungen zu, die viele ökologische Errungenschaften der letzten Jahre zunichte machen könnten. Ein Drittel des derzeitigen

Stickoxid-Ausstoßes im Straßenverkehr stammt von Lastwagen. Europa ist – im Unterschied zu den USA – viel zu dicht besiedelt, um seine Transportprobleme allein auf Fernstraßen bewältigen zu können.

Eine flexible, arbeitsteilige Kombination aller Verkehrsträger ist unumgänglich, wenn man mit den natürlichen Ressourcen (wozu auch die Nerven ohnehin gestreßter Menschen zählen) schonend umgehen will. Und diese Kombination muß von Anfang an die wichtigsten Efta-Staaten mit einbeziehen. Der Alleingang Österreichs beim Nachtfahrverbot für Lkw über acht Tonnen, aber auch die in der Schweiz geltenden Beschränkungen machen deutlich, daß außerhalb der EG die Neigung zu rigoristischen Abwehrmaßnahmen gegen vermutete negative Folgen des Zusammenschlusses wächst. Da die Efta auf der anderen Seite ein großes Interesse daran hat, an den positiven ökonomischen Auswirkungen des Binnenmarktes durch Sondervereinbarungen von Anfang an teilzuhaben, wäre es nur recht und billig, zwischen beidem ein Junktim herzustellen.

Zu fordern ist demnach der unverzügliche Einstieg in eine europäische Verkehrspolitik.

Da der Ministerrat mit der Konzipierung einer umfassenden, den Kriterien der Nachfrage, des Umweltschutzes und der Sicherheit Rechnung tragenden Verkehrsplanung überfordert wäre, soll-

ten die Staats- und Regierungschefs schnellstmöglich einen „Infrastruktur-Ausschuß“ einsetzen, dem unter anderem die Verantwortlichen der jeweiligen Verkehrsträger, Raumplanungsexperten, Repräsentanten der internationalen Verkehrsorganisationen und das für Verkehr zuständige Kommissionsmitglied angehören müßten. Die Aufgabe dieses Gremiums bestünde darin,

- ▷ gemeinsame Zielvorstellungen über die zukünftige Gestaltung des grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs,
- ▷ Planungsgrundlagen einer großräumigen Verkehrsinfrastruktur und
- ▷ gemeinsame ordnungspolitische Rahmenbedingungen für den Verkehr zu erarbeiten.

Was die Personenbeförderung betrifft, kann man dabei auf das von der „Gemeinschaft der Europäischen Bahnen“ entwickelte Projekt eines grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsnetzes zwischen der Bundesrepublik, Belgien, Holland, Frankreich und Großbritannien zurückgreifen. Es muß die nationalen Systeme und Vorhaben – zum Beispiel den französischen „Train à grande vitesse“ (TGV) und den deutschen „Intercity Experimental“ (ICE) – verknüpfen.

Energische Bemühungen sind notwendig, um den internationalen schienegebundenen Güterverkehr wettbe-

* Überfüllter Parkplatz in München-Riem; Abflughalle des Pariser Flughafens Orly.

„Warum ich gerne GALLUS Liberty trage?“



Michael Ruck

*Weil sie mir gefallen
und weil sie so bequem
sind. Ich fühle mich
richtig wohl in meiner
Haut, wenn ich
sie anhabe.“*



○ Liberty-Kugelferse.
Haltgebend und abfedernd.

○ Liberty-Vollfußbett.

Abstützend und Überkorrektur vorbeugend.

○ Ganze Leder-Decksohle,
feuchtigkeitsabsorbierend.

○ Sanitized® ausgerüstet. Antibakteriell,
pilzhemmend.



Freiheit für gestrebte Füße

GALLUS Deutschland, 4060 Viersen 11/Dülken
GALLUS Österreich, 9400 Wolfsberg/Kärnten
GALLUS Schweiz, 5432 Neuenhof

EUROPA

werbsfähig zu machen. Hierfür sind Reformen an Haupt und Gliedern erforderlich: Die Verantwortlichkeit für Planung, Bau und Betrieb eines modernen, nach unternehmerischen Kriterien arbeitenden Hochgeschwindigkeitsnetzes muß aus den nationalen Bahnverwaltungen herausgelöst und einer eigenen Organisation, sei es als „Europabahn AG“ oder als „Europäische Bahn-Agentur“, unterstellt werden. Schwerpunkte des Tätigkeitsspektrums der zukünftigen Euro-Bahn sollten sein: die Schaffung eines europaweiten Netzes von Frachtzentren; gemeinsam mit dem Speditionsgewerbe ausgearbeitete einheitliche Leistungs- und Tarifangebote; der Aufbau zusammenhängender Verbindungen für den kombinierten Verkehr (Großcontainer oder Verladung kompletter Lastzüge) in Nord-Süd-Richtung; professionelle Managementleistungen bei Akquisition, Controlling, Zeit- und Unternehmensplanung.

Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen den europäischen Metropolen entlasten nicht nur die Straßen, sondern auch den Luftraum. Abhilfe tut hier dringend not, denn am europäischen Himmel ist die Freiheit längst nicht mehr grenzenlos. Nicht selten verbringt man auf Inlandsflügen bei Warteschleifen in der Luft soviel Zeit wie für die gesamte übrige Flugdauer. In den letzten drei Jahren hat sich die Zahl der Fluggäste in der Bundesrepublik um über 10 Millionen auf 68 Millionen Passagiere erhöht. Und bis zum Jahr 2000 werden es wohl doppelt soviel sein wie heute.

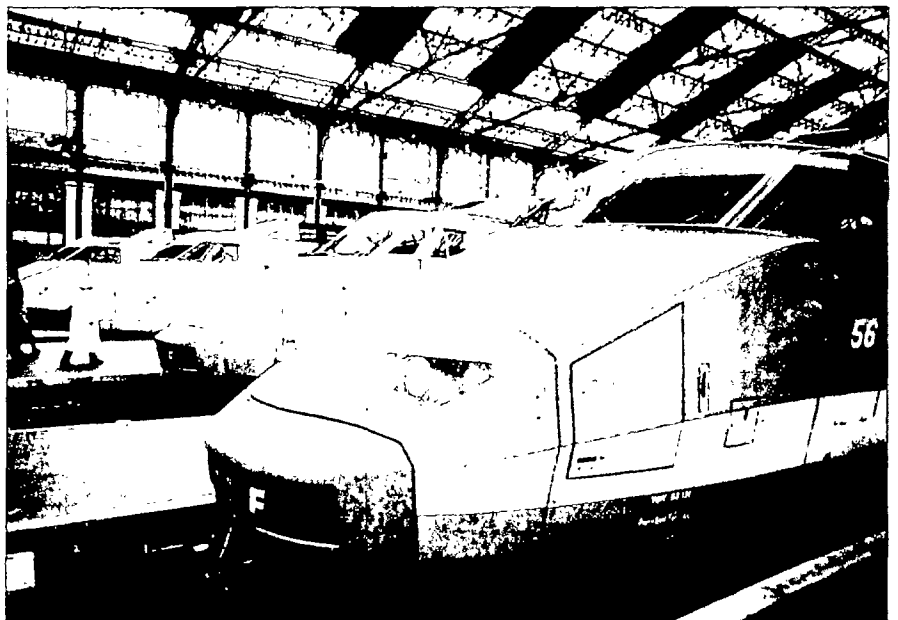
Dies läßt sich überhaupt nur verkraften, wenn der Kurzstrecken-Verkehr zu einem erheblichen Anteil von den

Großflughäfen entweder auf die Schiene oder auf regionale Flughäfen verlagert werden kann. Dabei dürfen Staats- und Ländergrenzen keine Rolle mehr spielen. Darüber hinaus müssen die nationalen Flugsicherungssysteme zu einer europäischen Flugsicherung ausgebaut werden. Bislang sind die technischen Systeme, die betrieblichen Verfahren, die Ausbildung von Fluglotsen, die Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen und die Steuerung des Verkehrsflusses noch viel zu unterschiedlich und nationalstaatlich-eigenbrötlerisch.

Über die Schwierigkeiten, den Lebensraum Europa verkehrsmäßig zu ordnen, macht sich gewiß niemand Illusionen. Der supranationale „Infrastruktur-Ausschuß“, den ich anrede, muß die Kondition eines Langstrecken-Hindernisläufers besitzen.

Aber es hilft nichts: Der Kontinent muß verkehrspolitisch neu vermessen werden. Dem gemeinsamen Wirtschaftsraum muß ein gemeinsamer Verkehrsraum zugeordnet werden. Die Bundesrepublik Deutschland als das zugleich größte Export- und Transitland muß Druck und Dampf machen. Initiative und Ideen sind gefragt. So wie im 19. Jahrhundert die Eisenbahnen den Völkern Europas zu einer neuen Dimension der Beweglichkeit und des Wohlstands verhelfen, muß jetzt ein integriertes Konzept des Individual- und Massenverkehrs, des Personen- und Güterverkehrs entwickelt und wirtschaftlichen, regionalen und ökologischen Bedürfnissen angepaßt werden. Nur dann bleibt Europa im wahrsten Sinne des Wortes „verkehrsfähig“.

Ende



Französischer Hochgeschwindigkeitszug TGV: „Druck und Dampf machen“