

Verkehrspolitik

Sebastian Schäffer/Daniel Martínek

EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc hat 2018 zum „Jahr der Multimodalität“ ausgerufen. Um die ambitionierten Klimaziele des Übereinkommens von Paris erfüllen zu können, gilt es die Herausforderungen, die sich aus dem europäischen Verkehr im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß ergeben, anzugehen. Zudem soll durch eine Verbesserung der Multimodalität des EU-Verkehrssystems die Sicherheit erhöht und die Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt erhalten werden. Dazu wurden bereits in der ersten Jahreshälfte 2018 mehrere Initiativen und Veranstaltungen zur Förderung des Verkehrssektors hin zu einem voll integrierten System veranstaltet. Im Zuge dessen findet auch die europäische Mobilitätswoche vom 16. bis 22. September 2018 in insgesamt 280 Städten in 20 Ländern, vier davon nicht-EU-Mitgliedstaaten, statt. Zudem wurden Themenbereiche vorgestellt, die zum Erreichen dieser Ziele beitragen sollen. Ein Schwerpunkt soll dabei auf der Digitalisierung, insbesondere im Hinblick auf Korridorinformationssysteme und multimodalen Reiseinformationen sowie Ticketing, liegen. Das Setzen von wirtschaftlichen Anreizen zur Förderung von Multimodalität sowie der multimodalen Infrastruktur und der Innovation ist ein weiterer Schwerpunkt. Hier stellt die Europäische Kommission insbesondere im Zusammenhang mit der Fazilität „Connecting Europe“, Horizont 2020, der Vorbereitung des nächsten mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) und des neuen Rahmenprogramms für Forschung und Innovation (RP9) Unterstützung in Aussicht. Zur Erhaltung des bisherigen erreichten Standards insbesondere im Flugverkehr sollen die legislativen Rahmenbedingungen erarbeitet werden, die einen Schutz der Fahrgastrechte auch bei multimodalen Reisen gewährleistet. Schließlich sind noch Unterstützungsmaßnahmen für „aktive Mobilität“ in Verbindung mit anderen Verkehrsträgern vorgesehen.

„Europe on the Move“

Die Europäische Kommission hat zudem das Maßnahmenpaket „Europe on the Move“ fortgeführt. Bereits im Mai 2017 war die erste von insgesamt drei Aktionsreihen vorgelegt worden. Im November 2017 sowie im Mai 2018 wurden weitere Legislativvorschläge zur Modernisierung des europäischen Verkehrssystems vorgestellt. Das Programm verfolgt das Ziel, eine saubere, wettbewerbsfähige und vernetzte Mobilität in Europa zu schaffen.¹ Im „Clean Mobility Package“ ist ein Aktionsplan enthalten und dieser sieht unter anderem Lösungsvorschläge für Investitionen zum Auf- und Ausbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vor. Ziel ist es, die Lücken im Infrastrukturnetzwerk der Mitgliedstaaten zu schließen und die Europäische Kommission stellt dafür 800 Mio. Euro im Rahmen der „Connecting Europe Facility“ zur Verfügung. Damit soll das Aufladen beziehungsweise Befüllen eines Fahrzeugs mit alternativem Kraftstoff entlang der Autobahnen so einfach

1 Europäische Kommission: Europe on the move: Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean, 17. Mai 2018, KOM(2018)293.

werden wie das Auftanken von Benzin. Durch die Richtlinie zur Beschaffung umweltfreundlicher Fahrzeuge bei öffentlicher Auftragsvergabe soll zudem der Übergang zu einem sauberen Straßenverkehr vorangetrieben werden.²

Straßenverkehr

Neben dem Umweltschutz steht insbesondere die Straßenverkehrssicherheit im Mittelpunkt der von der Europäischen Kommission unternommenen Schritte. In den vergangenen Jahren konnten hier beachtliche Erfolge erzielt werden. Trotz eines positiven Trends – nach zwei Jahren der Stagnation konnte 2016 und 2017 die Zahl der Verkehrstoten um jeweils 2 Prozent gesenkt werden – wird dennoch aller Voraussicht nach das ausgegebene Ziel zur Halbierung zwischen 2010 und 2020 nicht erreicht werden können. Bereits jetzt wird ein neuer Rahmen für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit für den Zeitraum 2020 bis 2030 erarbeitet. Zusätzliche Vorschriften, wie etwa das neue europäische eCall-System, das seit 31. März 2018 in allen Neuwagen eingebaut werden muss und bei einem schweren Verkehrsunfall automatisch den Notruf 112 wählt, sollen außerdem dazu beitragen, die Zahl der Schwerverletzten im Straßenverkehr deutlich zu reduzieren. Innerhalb der Europäischen Union herrscht nicht nur eine enorme Diskrepanz in Bezug auf die Anzahl der Verkehrstoten (Schweden erzielt mit 25 Personen je eine Mio. Einwohner das beste Ergebnis, mit 98 Personen kommen in Rumänien die meisten Menschen auf den Straßen ums Leben), sondern auch hinsichtlich der Orte, an denen sich Unfälle mit Todesfolge ereignen. Insgesamt ereigneten sich diese im Jahr 2017 nur in 8 Prozent der Fälle auf Autobahnen, mehr als die Hälfte (55 Prozent) auf Landstraßen und der Rest in städtischen Gebieten.

Schiienenverkehr

Die Schieneninfrastruktur, sowohl für transportierte Güter als auch für Personen, stellt ein Hochrisikoziel dar. Täglich befinden sich bis zu 26 Mio. Passagiere in europäischen Zügen und die Anzahl der Bahnreisen wird nach Schätzungen bis zum Jahr 2050 um weitere 80 Prozent steigen. Um die Sicherheit im Schienenverkehr zu erhöhen und gleichzeitig eine reibungslose Abwicklung des grenzüberschreitenden Waren- und Personenverkehrs gewährleisten zu können, sind bessere Koordinierungsmaßnahmen zwischen den Mitgliedstaaten notwendig. Die Europäische Kommission hat unter anderem dazu konkrete kurzfristige Vorhaben vorgeschlagen, die bis Ende 2019 umgesetzt werden sollen. Der „Aktionsplan für einen besseren Schutz des öffentlichen Raums“³ enthält ebenfalls im Rahmen des Pakets zur Terrorismusbekämpfung Vorschläge zum Schutz des Schienenverkehrs und wurde am 18. Oktober 2017 angenommen. Bis zum Ende des Jahre 2018 soll zudem eine Plattform für die Sicherheit von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr eingerichtet werden. Dort sollen relevante Informationen zur Verbesserung des Schutzes der Bahnreisenden gesammelt und unter den Mitgliedstaaten ausgetauscht werden. Gemeinsam mit diesen – unter Einbezug des Europäischen Auswärtigen Dienstes – möchte die Europäische Kommission eine zentrale Methodologie zur Risikoanalyse für den Schienenverkehr auf

2 Europäische Kommission: Fact Sheet: Driving Clean Mobility: Questions & Answers on the initiatives that protect the planet, empower its consumers, and defend its industry and workers, Brüssel, 8. November 2017, MEMO/17/4243, abrufbar unter: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-4243_en.htm (letzter Zugriff: 16.10.2018).

3 Europäische Kommission: Aktionsplan für einen besseren Schutz des öffentlichen Raums, 18. Oktober 2017, KOM(2017)612.

EU-Ebene etablieren.⁴ Weiterhin wird die Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets und insbesondere die Vollendung des Einheitlichen Europäischen Eisenbahnraums (Single European Rail Area – SERA) vorangetrieben.

Luftverkehr

Auch im Luftverkehr spielt Sicherheit eine zentrale Rolle. 2007 wurde zum ersten Mal die Liste der Luftfahrtunternehmen, denen der Betrieb in der Europäischen Union untersagt ist, veröffentlicht. Aktuell befinden sich 120 Fluggesellschaften auf dieser Liste und damit ein Drittel weniger, als noch im vergangenen Jahr. Insbesondere die Zusammenarbeit mit Indonesien ermöglichte die vollständige Streichung aller dort registrierten Luftfahrtgesellschaften. Zusätzlich wurde in diesem Jahr ein neues Warnsystem für Fluglotsen aller Mitgliedstaaten eingeführt, das ein Eindringen unsicherer Fluglinien in den europäischen Luftraum verhindern soll. Während in diesem Bereich die Zusammenarbeit voranschreitet, konnten in Bezug auf den einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky – SES) weiterhin keine nennenswerten Fortschritte erzielt werden. Seit dem Jahr 2000 wird von Brüssel versucht, hier grenzüberschreitende Kooperation in der Luftsicherung zu fördern. Nach umfassender Evaluation sollten ab 2014 Maßnahmen umgesetzt und bis 2020 abgeschlossen werden. Allerdings stagniert die Umsetzung der funktionalen Luftraumblöcke seit Jahren. Gerade in der treibstoffsparenden Höhe ab 11.500 Meter stieg der Flugverkehr zwischen 2010 und 2017 um mehr als 20 Prozent. Ohne eine Koordinierung unter den Mitgliedstaaten wird ein kontinuierliches Wachstum der Flugzahlen nicht zu bewerkstelligen sein. Einzelne Länder, darunter auch die Bundesrepublik Deutschland, haben nun ein eigenes Pilotprojekt zur Koordinierung der Luftverkehrsströme gestartet. Es ist nicht ausgeschlossen, dass damit auch die Umsetzung des SES einen neuen Impetus erhält. Dennoch ist das bisherige Scheitern eines gemeinsamen Ansatzes aus Brüssel auch im Hinblick weiterer Herausforderungen für den Luftverkehr, die eine europaweite Abstimmung – auch über die EU-Mitgliedstaaten hinaus – notwendig machen, kein ermutigendes Signal.

Neben der Sicherheit der Infrastruktur und dem EU-Emissionshandel im Luftverkehr zählt dazu auch das Thema Dienstleistungsdrohnen im europäischen Luftraum. Bereits im Dezember 2015 schlug die Europäische Kommission die Einrichtung einer EU-weiten Struktur für Drohnen vor. Seither wurde ein erster Schritt unternommen: Der so genannte „U-Space“ – der Luftraum bis zu einer Höhe von 150 – Metern stellt nun ein zusätzliches Mandat für die Europäische Agentur für Flugsicherheit (European Aviation Safety Agency – EASA) dar. Mit dem geschätzten Zuwachs von circa 50 Prozent des Luftverkehrs in den nächsten 20 Jahren sind hier zusätzliche Maßnahmen notwendig geworden, um die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit zu garantieren.

Ausblick

Um die Ziele eines sauberen, sicheren und nachhaltigen europäischen Verkehrs weiter vorantreiben zu können, schlägt die Europäische Kommission insbesondere einen Fokus auf die Modernisierung der Infrastruktur im nächsten mehrjährigen Finanzrahmen vor. Durch den bevorstehenden Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union im kommenden Jahr ist bereits jetzt die Diskussion über das nächste Budget ab

4 Europäische Kommission: Fifteenth Progress Report towards an effective and genuine Security Union, 13. Juni 2018, KOM(2018)470.

2021 entbrannt. Um auch weiterhin eine Dekarbonisierung sicherstellen zu können, sind Investitionen in den Schienenverkehr sowie der Ausbau von Ladestationen für alternative Kraftstoffe vorgesehen. Ein Teil des Haushalts ist dafür auch speziell für Mitgliedstaaten vorgesehen, die auf die Kohäsionsfonds zugreifen können. Inwiefern der fehlende Beitrag des Vereinigten Königreichs von den verbleibenden 27 EU-Ländern ausgeglichen werden wird oder ob es zu Kürzungen im Budget kommt, die dann auch die Verkehrspolitik betreffen, wird ein Ergebnis langwieriger Verhandlungen werden.⁵ Wie in allen Politikbereichen müssen auch bestimmte Regulierungen im Transportsektor mit London neu ausgehandelt werden. Während im Straßen- und Seeverkehr aufgrund internationaler Abkommen weniger Notwendigkeiten bestehen, muss gerade im Luftverkehr ein neues, bilaterales Sicherheitsabkommen geschlossen werden. Das Vereinigte Königreich kann auch nicht Mitglied in der EASA bleiben. Dies gilt auch für die Europäische Eisenbahnagentur. Aufgrund der zuvor geschilderten Probleme bei der Umsetzung des SES sind im Bezug darauf weniger Herausforderungen zu erwarten. Für SERA ergeben sich durch den Austritt aus der Europäischen Union jedoch unter Umständen zusätzlicher Handlungsbedarf durch das schließen zusätzlicher Abkommen, da die Übergangsfrist zur Umsetzung von Teilen des vierten Eisenbahnpakets im kommenden Jahr abläuft.

Innerhalb der „Connecting Europe Facility“ ist zum ersten Mal auch ein Posten für die gemeinsame Nutzung ziviler und militärischer Infrastruktur vorgesehen. Um die Verteidigungsunion bis 2025 vollständig umzusetzen, sollen bis zu 6,5 Mrd. Euro verfügbar gemacht werden.

Der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union und die Verhandlungen über den nächsten siebenjährigen Haushalt der Europäischen Union stellen in jedem Fall zusätzliche Aufgaben für das letzte Jahr der Amtszeit von Verkehrskommissarin Bulc dar.

Weiterführende Literatur

Beate Caesar/Michael Heilmann/Jörg Saalbach/Werner Schreiner: Grenzüberschreitender Öffentlicher Verkehr: Immer noch Barrieren trotz EU, Leibniz 2018.

Tina Gehlert/Sophie Kröling: Verkehrssicherheit, in: Oliver Schwedes (Hrsg.): Verkehrspolitik, Wiesbaden 2018, S. 271-292.

Georgina Santos: Road transport and CO2 emissions: What are the challenges?, in: Transport Policy 59/2017, S. 71-74.

5 Vgl. hierzu auch den Beitrag „Haushaltspolitik“ in diesem Jahrbuch.