

Verkehrspolitik

Sebastian Schäffer/Daniel Martínek

Das Jahr 2018 als „Jahr der Multimodalität“ erlebte zahlreiche Veranstaltungen, die sich mit der Verkehrs- und Mobilitätspolitik der Europäischen Union befassen. Der Schwerpunkt der EU-Verkehrspolitik blieb daher unverändert, das heißt sichere, effiziente und umweltfreundliche Mobilität spielte die zentrale Rolle. Initiativen und Programme wie „Connecting Europe“, „Horizon 2020“ oder „TEN-T“ unter der Schirmherrschaft der EU-Exekutivagentur für Innovation und Netze (INEA) unterstützten weiterhin die Entwicklung leistungsfähiger, nachhaltiger und effizient vernetzter transeuropäischer Netze in den Bereichen Verkehr, Energie und digitale Dienstleistungen.

Die Bemühungen der Europäischen Kommission, sich nicht nur auf die Verbesserung der Infrastruktur und der Konnektivität innerhalb der Europäischen Union, sondern auch in den Ländern der Östlichen Partnerschaft (ÖP) zu konzentrieren, müssen positiv bewertet werden.¹ In diesem Zusammenhang hat die Kommission beschlossen, 13 Mrd. Euro in Projekte in Armenien, Aserbaidschan, Belarus, Georgien, Ukraine und der Republik Moldau zu investieren, um fast 5.000 Kilometer Straße und Schiene, 6 Häfen und 11 Logistikzentren zu schaffen. Dies sind einerseits kurzfristige Investitionen, die voraussichtlich bis Ende nächsten Jahres abgeschlossen sein werden, andererseits langfristige Projekte im Rahmen der EU-Verkehrsstrategie bis 2030. Letztere basieren auf den Karten des transeuropäischen Verkehrsnetzes der Östlichen Partnerschaft (TEN-T) und sollen nicht nur die Vernetzung mit der Europäischen Union stärken, sondern auch vor Ort wichtige Reformen für den Verkehrssektor vorantreiben und die regionale Entwicklung in den Ländern der ÖP fördern.²

„Europe on the Move“ abgeschlossen

Die Europäische Kommission hat im Mai 2018 das Maßnahmenpaket „Europe on the Move“ zur Förderung der Mobilität fertiggestellt. Diese im Mai 2017 gestartete Agenda für sichere, saubere und vernetzte Mobilität wurde in drei Wellen, sogenannte Mobilitätspakete (Mai 2017, November 2017, Mai 2018), eingeführt. Die Kommission hat die Entwicklung von Maßnahmen abgeschlossen, die den europäischen Bürgern eine sichere, saubere, vernetzte und automatisierte Mobilität ermöglichen sollen.

Zu den Legislativvorschlägen für eine sichere Mobilität gehören beispielsweise die Konstruktion neuer Fahrzeugmodelle mit erweiterten Sicherheitsmerkmalen (erweiterte Notbremsung, Radfahrererkennungssysteme für Lastkraftwagen, Vergrößerung der Kopfaufprallzone für Fußgänger und Radfahrer oder Sicherheitsglas). Die Kommission arbeitet auch mit den Mitgliedstaaten zusammen, um gefährliche Straßenabschnitte zu identifizieren. In diesem Maßnahmenpaket ist auch das langfristige Kohlenstoffdioxid-Emissionsreduktionsziel enthalten, bei dem die Kohlenstoffdioxid-Emissionen für neue Lastkraftwagen

1 Vgl. hierzu auch den Beitrag „Östliche Partnerschaft“ in diesem Jahrbuch.

2 Europäische Kommission: Indicative TEN-T Investment Action Plan, Dezember 2018.

um 30 Prozent gegenüber den aktuellen Werten gesenkt werden sollten. Dieses Ziel soll nicht nur durch die Entwicklung fortgeschrittener Modelle neuer Lastkraftwagen erreicht werden, sondern auch durch die Schaffung eines nachhaltigen Batterie-„Ökosystems“ innerhalb des europäischen Automobilssektors. Vorschläge für Maßnahmen zur Automatisierung und Digitalisierung des Verkehrssystems wurden ebenfalls fertiggestellt. Im Rahmen der „Connecting Europe Facility“ wurden bis zu 450 Mio. Euro zur Förderung der Digitalisierung bereitgestellt und 300 Mio. Euro waren für Forschung und Innovation im Bereich automatisierter Fahrzeuge bestimmt.³

Straßenverkehr

Neben der Fertigstellung des Maßnahmenpakets „Europe on the Move“, bei dem die Verkehrssicherheit eine zentrale Rolle spielt, hat die Europäische Kommission ein neues Konzept zur Verringerung der Zahl der Verkehrstoten angenommen. Obwohl die Zahl der Verkehrstoten zwischen 2001 und 2018 erheblich zurückging, kamen 2018 auf den Straßen der Europäischen Union 25.100 Menschen ums Leben und etwa 135.000 wurden schwer verletzt.⁴ Die Kommission hat daher einen Strategieplan angenommen, um die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten im Zeitraum 2020 bis 2030 um die Hälfte zu reduzieren und die Zahl der Verkehrstoten bis 2050 nahezu vollständig zu beseitigen. Diese sogenannte „Vision Zero“-Strategie zielt nicht nur auf möglicherweise 0 Prozent Todesfälle und weniger Verletzte innerhalb von 30 Jahren ab, sondern auch darauf, die politischen Entscheidungsträger und die Gesellschaft für Verkehrstote zu sensibilisieren, da Verkehrsunfälle nach wie vor als „silent killers“ gelten und deren Ausmaß in der Öffentlichkeit oft unbemerkt bleiben.

Das zweite Instrument zur Reduzierung von Verkehrsunfällen ist die Einführung des sogenannten „Safe System“ auf europäischer Ebene. Maßnahmen wie die Risikokartierung, die intelligente Geschwindigkeitsunterstützung zur Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit und andere bewährte neue Technologien wie die automatische Notbremsung und die Spurhalteunterstützung sollten zu einer größeren Verkehrssicherheit beitragen. Die zunehmende Verwendung mobiler Geräte während des Fahrens ist eine wachsende Ursache für Verkehrsunfälle. In dieser Hinsicht hat die Kommission bereits eine Verordnung zur Einführung der obligatorischen Ausstattung von Fahrzeugen veröffentlicht. Es geht um eine Technologie, die den Fahrer warnt, wenn dies erforderlich ist, beispielsweise bei Ablenkung oder Schläfrigkeit des Fahrers.⁵

Die Digitalisierung und der Einsatz moderner Technologien spielen eine wichtige Rolle bei der Erreichung höchster Sicherheit auf europäischen Straßen. Das Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS), für dessen Umsetzung die Kommission mit der Einführung neuer Vorschriften im März 2019 einen weiteren Schritt unternommen hat, ermöglicht es Fahrzeugen, miteinander zu kommunizieren und Nachrichten über die aktuelle Verkehrssituation zu übermitteln. Dank dieser Informationen können Fahrer rechtzeitig auf Systemwarnungen reagieren, unerwartete Situationen sicher bewältigen und damit Unfälle vermeiden.⁶

3 Europäische Kommission: Europe on the Move, Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean, 17.5.2018, COM(2018)293 final.

4 Europäische Kommission: 2018 road safety statistics: what is behind the figures?, 4.4.2019, MEMO/19/1990.

5 Europäische Kommission: EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero", 19.6.2019, SWD(2019)283 final.

Schienenverkehr

Im Schienenverkehr wurden im Vergleich zum Straßenverkehr keine nennenswerten Fortschritte erzielt. Wie im Straßenverkehr spielt auch hier die Passagier-Sicherheit die wichtigste Rolle. Die Kommission hat Ende Juni 2018 einen Aktionsplan vorgelegt und die EU-Plattform für die Sicherheit der Fahrgäste im Schienenverkehr ins Leben gerufen. Auf dieser Grundlage fanden mehrere Treffen von Eisenbahnverkehrsexperten aus den Mitgliedstaaten statt, bei denen sie ihre Erfahrungen auf dem Gebiet der Eisenbahnsicherheit austauschten. Konkrete Ergebnisse wurden bisher nicht erzielt.⁷

Das vierte Eisenbahnpaket wurde fertiggestellt und wird derzeit in den Mitgliedstaaten angewandt. Bestimmte Schritte wurden unternommen, um die europäischen Eisenbahnen innovativer und wettbewerbsfähiger gegenüber anderen Verkehrsträgern zu machen. In diesem Fall sollte die Eisenbahn nicht nur umweltfreundlicher und für alle zugänglicher – die Kommission hat Vorschriften erlassen, die für die Verbesserung der Zugänglichkeit von Personen mit eingeschränkter Mobilität von wesentlicher Bedeutung sind –, sondern insbesondere durch Standardisierung, Digitalisierung und Automatisierung attraktiver sein.⁸ Tatsache ist aber, dass der Schienenverkehr beim Transport von Personen und Gütern immer noch hinterherhinkt.

Luftverkehr

Im Einklang mit sicherer, sauberer und vernetzter Mobilität, die das Gesetzespaket „Europe on the Move“ zum Ziel hat, ergreift die Europäische Kommission auch Maßnahmen im Luftverkehr. Im Juni 2018 wurde nicht nur eine aktualisierte Flugsicherheitsliste veröffentlicht, sondern die Kommission hat auch in Zusammenarbeit mit Eurocontrol und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) ein neues System eingeführt, um zu verhindern, dass unsichere Flugzeuge in den europäischen Luftraum gelangen.⁹ Nach zahlreichen Konsultationen hochrangiger Luftfahrtspezialisten mit Stakeholdern aus diesem Bereich wurden im Februar 2019 die endgültige Strategieempfehlungen im Luftverkehr publiziert. Ausgehend davon hat die Kommission mit der Verabschiedung unionsweiter Leistungsziele für den Zeitraum 2020 bis 2024 den nächsten Schritt zur Verbesserung des Luftverkehrs und des Flugverkehrsmanagements zustande gebracht. Beispielsweise darf die durchschnittliche Verspätung pro Flug bis 2024 0,5 Minuten (1,83 Minuten pro Flug im Jahr 2018) nicht überschreiten.¹⁰ Es ist jedoch Aufgabe der einzelnen Mitgliedstaaten, diese Ziele umzusetzen und so zur Verbesserung der Luftverkehrsleistung in Bezug auf Sicherheit, Umweltfreundlichkeit und (Kosten-)Effizienz beizutragen.

6 Europäische Kommission: Commission Delegated Regulation (EU) of 13.3.2019 supplementing Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council with regard to the deployment and operational use of cooperative intelligent transport systems, 13.3.2019, C(2019)1789 final.

7 Europäische Kommission: Fifteenth Progress Report towards an effective and genuine Security Union, 13.6.2018, COM(2018)470 final.

8 Europäische Kommission: Single European Railway Area: better rules on interoperability, noise and access for persons with reduced mobility, 16.5.2019, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/news/2019-05-16-single-european-railway-area_en (letzter Zugriff: 15.7.2019)

9 Europäische Kommission: Commission Implementing Regulation (EU) 2019/618 of 15 April 2019 amending Regulation (EC) No 474/2006 as regards the list of air carriers which are banned from operating or are subject to operational restrictions within the Union (Text with EEA relevance.), 15.4.2019, C/2019/3049.

10 Europäische Kommission: Commission Implementing Decision (EU) 2019/903 of 29 May 2019 setting the Union-wide performance targets for the air traffic management network for the third reference period starting on 1 January 2020 and ending on 31 December 2024 (Text with EEA relevance.), 29.5.2019, C/2019/3889.

Im Mai 2015 forderte die EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc nach dem Absturz des Germanwings-Fluges 9525 die Einrichtung einer Task Force, die Empfehlungen zu den neuen Sicherheitsregeln für die geistige Fitness der Flugbesatzung ausarbeiten sollte. Die Ergebnisse wurden nun von der Kommission in Rechtsform gefasst. Diese Regeln beinhalten unter anderem die Einführung systematischer Tests auf psychoaktive Substanzen von Flug- und Kabinenpersonal, die Gewährung eines Unterstützungsprogramms bei psychischen Problemen der Piloten ermittelt durch die Fluggesellschaften, oder die Einführung der Verpflichtung, zufällige Alkoholtests bei Piloten und Kabinenpersonal durchzuführen. Diese Maßnahmen müssen von allen in der Europäischen Union operierenden Fluggesellschaften getroffen werden. Die Mitgliedstaaten haben zwei Jahre Zeit, um diese Vorschriften umzusetzen.¹¹

Auf dem Gebiet der Dienstleistungsdrohnen wurden zwei wichtige Schritte unternommen. Erstens hat die Kommission eine Verordnung erlassen, die die technischen Anforderungen für den Einsatz von Drohnen im EU-Luftraum festlegt, um die Sicherheit bei dem immer stärker werdenden Einsatz von Drohnen zu gewährleisten.¹² Zum anderen wurde neben den technischen Anforderungen das Drohnenverkehrsmanagement berücksichtigt, indem die Meldepflicht für Drohnen bei den nationalen Behörden eingeführt wurde oder die Einsatzbedingungen für Drohnen festgelegt wurden.¹³ In jedem Fall ist der Drohnenverkehr ein wichtiger Bereich, in dem sowohl auf EU- als auf nationaler Ebene noch große Fortschritte erforderlich sind.

Ausblick

Ein sicherer, umweltfreundlicher und effizienter Verkehr wird zukünftig eine führende Rolle spielen, unabhängig davon, wer für die nächsten fünf Jahren den Verkehrssektor innerhalb der Europäischen Kommission übernimmt. Um eine Standardisierung und eine gemeinsame Verkehrsstrategie zu erreichen, sind nicht nur weitere Investitionen, sondern auch eine vertiefte Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten notwendig. Diese Strategie ist heutzutage wichtiger denn je, da andere Akteure im Rahmen des Verkehrssektors ins Spiel kommen. Vor allem China und seine Investitionen in Südosteuropa – primär bei Projekten im Verkehrsnetz – und der damit verbundene politische Einfluss sollten für die Europäische Union von großer Bedeutung sein. Die zentrale Frage ist, wie die neue Kommission mit dieser Realität umgehen wird und ob China ein Partner oder eher ein Konkurrent in dieser Region wird. Letztendlich betrifft dies nicht nur die EU-Verkehrspolitik, sondern auch die künftige Erweiterung der Europäischen Union im Allgemeinen.

Weiterführende Literatur

Corinna Salander: Das Europäische Bahnsystem. Akteure, Prozesse, Regelwerke, Wiesbaden 2019.

Tania Pantazi/Vasileios Vlachos: European Union Transport Policy, in: Vasileios Vlachos/Aristidis Bitzenis (Hrsg.): European Union, Cham 2019.

-
- 11 Europäische Kommission: Commission Regulation (EU) 2018/1042 of 23 July 2018 amending Regulation (EU) No 965/2012, as regards technical requirements and administrative procedures related to introducing support programmes, ... approved to carry six to nine passengers with a terrain awareness warning system, 23.7.2018, C/2018/4530.
 - 12 Europäische Kommission: Commission Delegated Regulation (EU) 2019/945 of 12 March 2019 on unmanned aircraft systems and on third-country operators of unmanned aircraft systems, 12.3.2019, C/2019/1821.
 - 13 Europäische Kommission: Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft (Text with EEA relevance.), 24.5.2019, C/2019/3824.