

Verkehrspolitik

Daniel Martínek/Sebastian Schäffer

Der Ausbruch der Covid-19-Pandemie hatte erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrspolitik und die Mobilität auf dem europäischen Kontinent. Die neue Europäische Kommission verfolgt weiterhin das Ziel, einen sauberen, sicheren, energieeffizienten und erschwinglichen Verkehr zu schaffen.

Für das Amt der Verkehrs-Kommissarin wurde die rumänische Kandidatin Rovana Plumb zunächst durch das Europäische Parlament abgelehnt. Wie auch in der vorherigen Amtszeit musste für das Verkehrsressort nachnominiert werden. Nach einem Misstrauensvotum gegenüber der rumänischen Regierung von Viorica Dăncilă war nicht klar, wer Rumänien in der neu zu besetzenden Europäischen Kommission vertreten würde. Die rumänische Regierung von Ludovic Orban nominierte Adina Vălean und Siegfried Mureșan; Ursula von der Leyen entschied sich für Erstere. Die neue rumänische Verkehrskommissarin ist keine Newcomerin in Brüssel. Sie war bereits zwölf Jahre Abgeordnete im Europäischen Parlament und verfügt über umfangreiche Erfahrungen in der europäischen Politik. Die Prioritäten der neuen EU-Kommissarin sind die Entwicklung einer umfassenden Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität sowie die Förderung nachhaltiger und alternativer Kraftstoffe für den Straßen-, See- und Luftverkehr. Diese liegen im Einklang mit der Europäischen Kommission, die das Ziel verfolgt, die EU zur ersten klimaneutralen Staatengemeinschaft zu machen.

Covid-19-Pandemie und die Aussetzung der Schengenzone

Der Zeitraum bis März 2020 stand im Zeichen der Leitungsänderung des Verkehrsressorts sowie der Förderung der Verkehrsstrategie der vorherigen Europäischen Kommission: sichere, effiziente und umweltfreundliche Mobilität. Der Beginn ihrer Amtszeit war für Vălean jedoch alles andere als einfach, als Mitte März 2020 die einzelnen Regierungen der EU-Mitgliedstaaten aufgrund der Ausbreitung von SARS-CoV-2 begannen, ihre Grenzen zu schließen. Die aufgrund der Situation erzwungene Aussetzung des Schengen-Abkommens hatte nicht nur erhebliche Auswirkungen auf den Verkehr und die Mobilität innerhalb der EU, sondern auch auf den Rest des europäischen Kontinents.

Derzeit sind die Folgen der Pandemie für die EU-Verkehrspolitik noch schwer abzuschätzen. Es gibt keine relevante Beurteilung der Konsequenzen restriktiver Maßnahmen der jeweiligen nationalen Regierungen im gesamteuropäischen Kontext. Die EU hat ein Arbeitspapier veröffentlicht, das einen Überblick über die für den Landverkehrssektor geltenden Vorschriften für staatliche Beihilfen während des Covid-19-Ausbruchs enthält. Die Europäische Kommission schätzt darin, dass die von den Mitgliedstaaten eingeführten Eindämmungsmaßnahmen zu einem Rückgang der Personenbeförderungsdienste zwischen 50 und 90 Prozent geführt haben.¹

1 Europäische Kommission: Overview of the State aid rules applicable to the land transport sector during the COVID-19 outbreak, 26.5.2020, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/land_transport_overview_rules_during_coronavirus.pdf (letzter Zugriff: 24.9.2020).

Nach der Grenzschließung durch Mitgliedstaaten und Drittstaaten war die Gewährleistung der Kontinuität des Güterverkehrs die dringlichste Aufgabe. Dabei galt es nicht nur die Versorgungssicherheit der europäischen Bürger zu gewährleisten, sondern auch wirtschaftliche Verluste zu minimieren. Zu diesem Zweck wurden die sogenannten „Green Lane“-Grenzübergänge eingerichtet, die allen Güterfahrzeugen, unabhängig davon, welche Güter sie befördern, offenstehen.² Das Überqueren der Grenze, einschließlich etwaiger Kontrollen und Gesundheitsuntersuchungen, sollte nicht länger als 15 Minuten dauern.

Daneben wurde eine Plattform geschaffen, um Informationen über nationale Verkehrsmaßnahmen bereitzustellen, die die Mitgliedstaaten als Reaktion auf SARS-CoV-2 ergriffen haben.³ Um den freien Waren- und Güterverkehr im Binnenmarkt zu gewährleisten, wurde zudem die App „Galileo Green Lane“ entwickelt, die es Nutzern ermöglicht, die gesamte Grenzsituation innerhalb der EU in Echtzeit zu verfolgen und eigene Informationen zu melden.⁴

Straßenverkehr

Die Sicherheit im ständig wachsenden Straßenverkehr bleibt das Hauptziel, wie auch in der sogenannten „Vision Zero“-Strategie der ehemaligen Europäischen Kommission festgelegt. Obwohl die Zahl der Unfalltoten im Zeitraum 2010–2019 um 23 Prozent zurückging und Europa in Bezug auf die Verkehrssicherheit nach wie vor die sicherste Region der Welt ist, haben sich die Fortschritte in den meisten Ländern verlangsamt. Auch aufgrund der Pandemie ist eine deutlich geringere Zahl an Verkehrstoten zu erwarten, dennoch ist bereits klar, dass das Ziel, die Zahl in den Jahren 2010–2020 um 50 Prozent zu senken, nicht erreicht wird.⁵

Als Ergebnis der dritten globalen Ministerkonferenz für Straßenverkehrssicherheit fordern alle EU-Mitgliedstaaten in der Stockholmer Erklärung eine erneute Halbierung der Anzahl der Verkehrstoten bis 2030. Die in dieser Erklärung enthaltenen Empfehlungen betonen auch die Rolle des Verkehrs in der Umweltkrise und ermutigen daher, die Umstellung auf sauberere und energieeffizientere Verkehrsträger zu beschleunigen, um Nachhaltigkeit zu erreichen. Individuelle umweltschonende Verkehrsträger, wie Gehen und Radfahren, sollen gefördert und in die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel integriert werden.⁶

2 Europäische Kommission: Communication from the Commission on the implementation of the Green Lanes under the Guidelines for border management measures to protect health and ensure the availability of goods and essential services, 23.3.2020, C(2020) 1897 final.

3 Europäische Kommission: Communication from the Commission on the implementation of the Green Lanes, 2020.

4 Europäische Kommission: Coronavirus response: Galileo Green Lane app proving a hit with drivers, 4.6.2020, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/transport/media/news/2020-06-04-galileo-green-lane-app_en (letzter Zugriff: 24.9.2020).

5 Europäische Kommission: 2019 road safety statistics: what is behind the figures?, 11.6.2020, QANDA/20/1004, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_1004 (letzter Zugriff: 24.9.2020)

6 Roadsafetysweden.com: Stockholm Declaration, Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030, Stockholm, 19.-20.2.2020, abrufbar unter: <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf> (letzter Zugriff: 15.7.2020); Europäische Kommission: European Commission welcomes Stockholm Declaration on Road Safety, 19.2.2020, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2020-02-19-stockholm-declaration-on-road-safety_en (letzter Zugriff: 24.9.2020).

Schienerverkehr

Die größte Anstrengung der EU besteht in diesem Bereich nicht nur darin, den Bau eines kohlenstoffarmen Schienenverkehrs zu fördern, sondern generell auch diese Art der Mobilität in den EU-Mitgliedstaaten zu unterstützen, da im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern das Potenzial immer noch zu wenig genutzt wird. Deshalb wurde 2019 das sogenannte „Rail Facilities“-Portal ins Leben gerufen, das einen einfachen und schnellen Zugang zu Informationen über Schieneneinrichtungen und schienenbezogene Dienstleistungen bietet.⁷ Dadurch soll nach langen Diskussionen der EU-Expertengruppe der Schwerpunkt auf die Fertigstellung des vierten Eisenbahnpakets aus dem Jahr 2016 gelegt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und einen Binnenmarkt für Schienenverkehrsdienste (Single European Railway Area) zu schaffen.⁸

Obwohl nicht alle Bereiche des Schienenverkehrs umweltfreundlich sind (Dieselzüge, Transport fossiler Brennstoffe), gilt er als umweltverträglichster Verkehrsträger und wird daher von der EU als potenziell erster, vollständig klimaneutraler Verkehrssektor angesehen. Auch deshalb hat die Europäische Kommission vorgeschlagen, das Jahr 2021 zum Europäischen Jahr der Eisenbahn zu erklären.⁹ Der Anteil am Personen- beziehungsweise Güterverkehr auf der Straße liegt immer noch bei 81 beziehungsweise 76 Prozent.¹⁰ Diese Umgestaltung der europäischen Mobilität wird in den nächsten Jahrzehnten ganz oben auf der EU-Agenda stehen, da eines der Hauptziele der EU-Umweltpolitik des „Green Deal“ darin besteht, bis 2050 eine klimaneutrale EU zu gewährleisten.

Luftverkehr

Im Vergleich zu anderen Verkehrssektoren war der Luftverkehr am meisten durch das Virus betroffen. Insbesondere der Passagierflugverkehr wurde in den ersten Wochen nach Ausbruch der Pandemie weltweit fast vollständig eingestellt. Die EU konzentrierte ihre Maßnahmen auf die Aufrechterhaltung wesentlicher Verkehrsströme für Lebensmittel sowie medizinische Versorgung und Personal.¹¹

Zudem hat das Europäische Parlament den Vorschlag der Europäischen Kommission gebilligt, Fluggesellschaften vorübergehend von der „Use-it-or-lose-it“-Regel zu entbinden. Gemäß dieser Vorgabe müssen Luftfahrtunternehmen mindestens 80 Prozent ihrer Flughafen-Slots innerhalb eines bestimmten Zeitraums nutzen, um sie auch für den Zeitraum im nächsten Jahr zu behalten. Diese von März bis Oktober 2020 gültige Maßnahme verhindert, dass die Luftfahrtunternehmen während der Pandemie Leerflüge durchführen.¹²

7 Europäische Kommission: The European Rail Facilities Portal is online, 3.6.2019, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/news/2019-06-03-european-rail-facilities-portal_en (letzter Zugriff: 24.9.2020).

8 Europäische Kommission: Rail supply industry: European Commission receives recommendations to maintain Europe's global leadership, 21.10.2019, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/news/2019-10-21-rail-supply-industry_en (letzter Zugriff: 24.9.2020); Europäische Kommission: Fourth railway package of 2016, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en (letzter Zugriff: 24.9.2020).

9 Europäische Kommission: Proposal for a Decision of the European Parliament and of the Council on a European Year of Rail (2021), 4.3.2020, COM(2020) 78 final.

10 Europäische Kommission: Factsheet: European year of rail 2021, 4.3.2020, FS/20/363, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/FS_20_363 (letzter Zugriff: 24.9.2020).

11 Europäische Kommission: Communication from the Commission: European Commission Guidelines: Facilitating Air Cargo Operations during COVID-19 outbreak, 26.3.2020, C(2020) 2010 final.

Es ist schwer vorherzusagen, welche wirtschaftlichen Auswirkungen die Reduzierung der Flüge während der Covid-19-Pandemie 2020 haben wird. Dennoch kann man bereits jetzt mit Sicherheit sagen, dass die ökologischen Folgen positiv sein werden. Obwohl die EU im Rahmen ihrer Green-Deal-Politik versuchen wird, sich vom Luftverkehr als Mittel des Personen- und Güterverkehrs zu entfernen, wird der Luftverkehr weiterhin ein wichtiger Bestandteil der Mobilität in Europa und in der Welt bleiben.

Ausblick

Als einer der am stärksten von der Covid-19-Pandemie betroffenen Sektoren innerhalb der EU wird die wirtschaftliche Erholung der Verkehrsdienstleistungen in Zukunft höhere finanzielle Investitionen (sowohl seitens der europäischen Institutionen als auch der nationalen Regierungen) erfordern, beispielsweise durch bereits verfügbare EU-Mittel oder neue Investitionen, die im mehrjährigen Finanzrahmen 2021–2027 vereinbart werden sollen.

In diesem Zusammenhang werden im Rahmen der Green-Deal-Politik der neuen Europäischen Kommission Investitionen in „smarte“ und umweltfreundliche Technologien sowie die Reduzierung des Straßen- und Luftverkehrs Vorrang haben. Um eine Klimaneutralität der EU bis 2050 zu erreichen, wird es große Anstrengungen bedürfen. 2021 als europäisches Eisenbahnjahr kann ein kleiner Schritt sein, um Bürgern und Unternehmen die Vorteile und die Umweltfreundlichkeit des Schienenverkehrs zu vermitteln. Die Verbindung von Green-Deal-Politik und grüner Erholung nach der Covid-19-Pandemie könnte somit den Beginn einer Lösung für die vielfältige ökologische Krise – nicht nur auf dem europäischen Kontinent – darstellen.

Weiterführende Literatur

Jette Krause/Christian Thiel/Dimitrios Tsokolis/Zissis Samaras/Christian Rota/Andy Ward/Peter Prenninger/Thierry Coosemans/Stephan Neugebauer/Wim Verhoeve: EU road vehicle energy consumption and CO₂ emissions by 2050 – Expert-based scenarios, in: *Energy Policy*, 138/2020.

Oliver Schwedes: Grundlagen der Verkehrspolitik und die Verkehrswende, in: Jörg Radtke/Weert Canzler (Hrsg.): *Energiewende*, Wiesbaden 2019, S. 193-220.

12 Europäische Kommission: Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports, 13.3.2020, COM(2020) 111 final.