

DIE EUROPÄISCHE INTEGRATION UND DER VERKEHR

Enikő LEGEZA

Lehrstuhl für Transportwirtschaft
Technische Universität Budapest
H-1521 Budapest, Ungarn
Phone: 36 1 463-1037

Fax: 36 1 3267 email: legeza-eniko@kgazg.bme.hu

Abstract

During the development of transport, all transport modes became more or less international (water, air, rail, road) but the borders and the different customs and traffic regulations caused difficulties. The globalization of production, the world economic resource management need more cooperation in transport with logistics concept. In Europe more countries will join the EU. The precondition of entry is the common regulation beside liberalization and deregulation as basic concept. In transport customs, currency, manpower, tax, technical parameters, traffic and environmental protection are the most important fields of harmonization. The transport modes will have different importance in the future because of efficiency.

Keywords: European integration, EU, transport in EU, transport regulation, transport policy.

1. Allgemeine Tendenzen in Europa

Mit dem Aufbau der europäischen Industriewirtschaft nach 1950 trat die weltwirtschaftliche Entwicklung in eine neue Phase ein. Es begann eine Periode der beispiellosen Expansion von Produktion und Handel.

Es gibt zwei Trends in Europa:

- von westlicher Seite ein Innovationsdruck, d.h. die Konkurrenz durch zusätzliche Anbieter von Leistungen, die ihre Produktionsmittel in kurzen Intervallen umfassend erneuern müssen und daher dem letzten Stand der Technik entsprechen
- von östlicher Seite der Preisdruck, d.h. die Konkurrenz durch Anbieter, die sich aufgrund des staatlichen Schutzes bei der Kalkulation ihrer Leistungsangebote relativ leicht tun [1].

Durch die Vollendung der Entstehung des Binnenmarktes innerhalb der EG (seit Juli 1993 EU) sind positive Wachstumseffekte zu erwarten. Wachstumskräfte sind

- steigende Skalenerträge in Produktion und Marketing. Die Konzentrationsprozesse werden sich fortsetzen. Den wachsenden Unternehmensgrößen bietet der größere Markt neue Absatzchancen.
- verstärkte Ausnutzung von Spezialisierungsvorteilen. Der größere Markt erhöht die Möglichkeiten der Arbeitsteilung innerhalb der EU. Voraussetzung dafür ist eine effektive Mobilität von örtlich nicht gebundenen Produktionsfaktoren, Gütern und Dienstleistungen.
- steigende Realeinkommen. Die durch Produktivitätsverbesserungen mögliche Erhebung der Realeinkommen erlaubt eine Vergrößerung der angebotenen und nachgefragten Produkt- und Dienstleistungsvielfalt. Das bedeutet letztlich eine Erhöhung des Lebensstandards in einem Wirtschaftsraum mit 320 Mio Menschen. Voraussetzung dafür ist eine angemessene Lohnpolitik und eine erfolgreiche Bekämpfung der Arbeitslosigkeit.
- zunehmende Innovationsaktivitäten. Der intensive Wettbewerb zwingt die Unternehmen verstärkte Anstrengungen, Produkt- und Prozeßinnovationen zu realisieren.
- die schwächeren Mitgliedsländer und Regionen der EU werden künftig durch koordinierte Maßnahmen, Entwicklungspolitik mit Hilfe des Strukturfonds und neuer Finanzierungsinstrumente der Europäischen Investitionsbank planmäßig gefördert [3], [15], [17].

2. Wirkung des vergrößerten und vereinheitlichten Marktes

- Verschärfung der Konkurrenzsituation durch Erhöhung der Anzahl der Anbieter und durch die Bewegungsfreiheit
- Wegfall nationaler Zölle oder Importbeschränkungen.

Ursachen dieses Strukturwandels sind:

- die Rationalisierung der Industrieproduktion
- Globalisierung der Beschaffung und Produktion und weltweite Quellenwirtschaft
- zunehmendes Rohstoffrecycling
- Substitution traditioneller Güter
- geringerer Energie-, insbesondere Ölverbrauch.

Die strukturellen Nachfrageveränderungen beruhen auf der Auswahl neuer Aktionsparameter in der Produktion und der Verteilung von Gütern (die Logistik hat eine Rückwirkung auf die Produktion).

Alles ist vom Marketing gesteuert.

Liberalisierung und Harmonisierung in der Unternehmenspolitik bedeutend die Notwendigkeit:

- der Anpassung des qualitativen Nachfrage- und Angebotspotentials und des qualitativen Organisationspotentials
- des vermehrten Einsatzes des Geisteskapitals
- der quantitativen und qualitativen Anpassung der Kapazität den Bedürfnissen
- der innovativen, kreativen, flexiblen Steuerung.

Liberalisierung der Marktordnung: Die angestrebte Liberalisierung des Binnenmarktes bedeutet die Freiheit des Waren-, Dienstleistungs-, Personen- und Kapitalverkehrs zwischen allen Mitgliedsländern (Entfall von mengenmäßigen Marktzugangsbeschränkungen, z.B. von Bedarfsprüfungen und Transportkontingenten).

Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen: Ein fair und korrekt organisierter und funktionsfähiger Markt basiert wesentlich darauf, daß alle Anbieter der gleichen Startchancen in Form einheitlicher finanzwirtschaftlicher und ordnungspolitischer Rahmenbedingungen zur Erbringung ihrer Leistung vorfinden (u.a. Angleichung von technischen Normen, Besteuerung, Sozialvorschriften) [9].

3. Veränderte Anforderungen an den Verkehrssektor

Die Entwicklung der Produktionsstruktur, die fortschreitende Diversifikation der Produkte und der intensivierete Wettbewerb auf den Gütermärkten lassen die Preiskomponente gegenüber dem Verkehr in den Wachstumsbereichen der Wirtschaft in den Hintergrund treten. Demgegenüber spielen Qualitätsfaktoren wie Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Anpassungsfähigkeit für die Wahl des Verkehrsmittels eine steigende Rolle. Die Dezentralisierung der Produktionsstätten ist eine weitere Folge der intensivierten Arbeitsteilung, die neue logistische Ansprüche entstehen läßt.

Das Volumen der zu transportierenden Massengüter nimmt relativ, in einzelnen Bereichen auch absolut gesehen, ab.

Der Lkw-Verkehr in der EU konnte auch den Trend zur stadtentwicklungspolitisch bedenklichen Absiedlung von umweltverträglichen Betrieben an die Peripherie verstärken.

Die Transportweiten werden länger und der Anteil des internationalen Verkehrs nimmt zu.

Die Produzenten und Händler sehen sich einer veränderten Marktsituation gegenüber. Viele Verkäufermärkte sind zu Käufermärkten geworden. Die verschärfte Konkurrenz veranlaßt sie, die Strategie der Produktdifferenzierung einzusetzen, um sich Vorteile vor ihren Konkurrenten zu verschaffen. Der Lebenszyklus der Produkte verkürzt sich, das Risiko der Produktion für den anonymen Markt steigt.

Der Wettbewerb auf den Käufermärkten läßt nach Möglichkeiten für Kostensenkungen suchen. Dies erklärt das Bestreben, Kapitalbindung und Zinsbelastung durch den Abbau von Lagerbeständen auf der Bezugsseite wie auf der Absatzseite der Unternehmen zu senken. Produktivitätssteigerungen im Bereich von Aktivitäten außerhalb der Produktion sind das Ziel.

Für die Unternehmen wird neben der Produktqualität der Lieferservice zu einem entscheidenden Absatzfaktor. Lieferservice bedeutet

- ständige Lieferbereitschaft
- kurze Lieferzeit
- größte Lieferzuverlässigkeit
- geringe Schadensanfälligkeit
- effizienter Informationsfluß.

Die Verbesserung des Lieferservice läßt zunächst die Kosten stark ansteigen. In den Zentral-, Zwischen-, und Außenlagern sammelten sich immer mehr Produkte an, die wegen der erhöhten Qualitätsanforderungen höhere Werte repräsentieren und daher zu einem Anwachsen der Kapitalbindungskosten führten. Auch der distributive Organisationsaufwand war durch die höheren Anteile kleiner (Miniaturisierung), eilbedürftiger und termingebundener.

Die Industrie hat auf diese Entwicklung in zweifacher Weise reagiert:

- Just in Time-Anlieferung und Just in Time-Produktion werden im Zusammenhang mit verringerter Fertigungstiefe angestrebt. Die Automobilindustrie und elektrotechnische Industrie liefern hierfür Beispiele.
- Zahl und Dichte der Auslieferungsläger werden reduziert.

Die Wirkungen logistischer Systeme bestehen

- in einer Verringerung der Kapitalbindung. - Häufigere, kleinere, aber termingenaue Anlieferungen senken den Lagerbedarf. Um dennoch zu effizienten Sendungseinheiten zu gelangen, ist eine systematische Bündelung der ein- und ausgehenden Warenströme erforderlich. Eine Integration der Sendungen verschiedener Verloader ist dabei von Vorteil [1].

Die Spediteure werden immer mehr Transportvermittler, ihre Rolle als Transportverpächter sinkt ab [2].

Die Anteile der verschiedenen Transportzweige in EU-Ländern sind wie folgt: Straße 50-85%, Eisenbahn 12-38%, Binnenschifffahrt 0-24%.

Durch die Überlagerung von Integrations- und Deregulierungseffekten werden generell Wachstumsimpulse, Intensivierung des multilateralen Warenaustausches sowie Zunahme des Verkehrs und Verstärkung der Verkehrsströme erwartet [7].

Die Beratergruppe Verkehr und Umwelt (BVU)/Freiburg prognostiziert in ihrem Bericht ein durchschnittliches Wachstum des Güterverkehrsaufkommens von 1.7% bis zum Jahre 2010 (bis 2000 möglich 2.1–2.3%) [9].

4. Die Aufgabe des Verkehrs

Es gibt eine Doppelaufgabe:

- einerseits für ein funktionsfähiges Verkehrssystem sorgen und die notwendigen infrastrukturellen, administrativen bzw. organisatorischen Voraussetzungen zur Bewältigung der internationalen Güterströme schaffen;
- andererseits die Verkehrsprozesse so gestalten, daß die Umweltbelastungen möglichst gering gehalten werden und keine wirtschafts-, gesellschafts- und regionalpolitisch unerwünschten Entwicklungen auftreten [7].

Die unbeschränkte freie Wahl des Verkehrsmittels und der nachfrageorientierte Aufbau der Infrastrukturen haben dazu geführt, daß Verkehrspolitik vor allem das reagierende staatliche Handeln auf Nachfrageentwicklungen oder Überlastungserscheinungen war. Die Möglichkeiten der Verkehrspolitik bleiben nicht nur für den Verkehrssektor selbst, sondern auch für das gesamte Wirtschafts- und Gesellschaftssystem weitgehend ungenutzt. Auch den Wechselwirkungen zwischen dem Verkehr und den übrigen Wirtschafts- und Gesellschaftsbereichen wurde relativ wenig Beachtung geschenkt.

Verkehrspolitik muß sich nach neuen Kriterien orientieren:

- Der Mensch und seine Bedürfnisse nach Lebensqualität, intakter Umwelt, Wohlstand und Mobilität stehen im Mittelpunkt der Verkehrspolitik.
- Das Verkehrssystem darf nicht allein eine Antwort auf Nachfrageentwicklungen sein. Eine aktive Verkehrspolitik muß schöpferisch in die Entwicklung des Verkehrssystems eingreifen und nicht erst auf bereits eingetretene Entwicklungen reagieren.
- Die Verkehrspolitik muß dort lenkend wirken, wo wirtschaftliche Einzelinteresse volkswirtschaftlichen Zielen entgegenlaufen.
- Die Verkehrspolitik muß auch dort aktiv werden, wo schutzwürdige Werte wie z.B. die Gesundheit der Bevölkerung, die Lebensqualität oder die Umwelt durch die ungesteuerte Weiterentwicklung des Verkehrssystems beeinträchtigt werden.
- Verkehrspolitisches Handeln bedeutet daher auch, einen Ausgleich zwischen divergierenden Interessen zu suchen und zu ermöglichen.

Neue Richtlinien in der Verkehrspolitik:

- Vermeidung von unnötigem Verkehr

- Förderung des umweltfreundlichen Schienenverkehrs und der Schifffahrt
- Frühestmögliche Nutzung des jeweiligen Standes der Technik zur Verringerung der Negativwirkungen des Verkehrs
- Mitwirkung der Betroffenen und Bevölkerungsakzeptanz in der Verkehrspolitik
- Kostenwahrheit im Verkehr: Internalisierung externer volkswirtschaftlicher Kosten und Anwendung des Verursacherprinzips (Wegekostenrechnung in allen Verkehrsträgern)
- Kooperation der Verkehrsträger – Bildung von Transportketten
- Schaffung eines neuen, adressatenorientierten Verkehrsrechts
- Verringerung der Belastungen aus dem Transitverkehr (Das Unfallrisiko im Transitverkehr ist höher als im normalen Verkehr)
- Neue Verkehrsorganisation in den Ballungsräumen (Logistik, Just in Time)
- Ausrichtung der Verkehrsinfrastruktur auf die offenen Grenzen zu den östlichen Nachbarländern.

Verkehrspolitische Entscheidungen sind nur auf gesicherter Datenbasis optimal zu treffen. Nur ein einheitliches, vergleichbares und allgemein verfügbares Datengerüst kann diese Aufgabe erfüllen [18]. Das System EUROSTAT ist im Aufbau.

5. Liberalisierung und Deregulierung

Liberalisierung (Deregulierung): Der Abbau von Hindernissen der ökonomischen Grundfreiheit und eine funktionale Integration. Es wurde gefordert:

- Gleichbehandlung der Verkehrsträger und Verkehrsunternehmer,
- finanzielle Unabhängigkeit der Verkehrsunternehmer,
- Handlungsfreiheit der Verkehrsunternehmer,
- freie Wahl durch Verkehrsbenutzer,
- Koordinierung der Investitionen vor allem in die Verkehrsinfrastruktur
- die Entwicklung eines freien gemeinsamen Verkehrsmarktes auf der Grundlage der freien Herstellung der Transportleistungen und des grundsätzlichen freien Spiels der Kräfte
- die Festlegung der Bedingungen für die Zulassung zur Kabotage
- graduelle nichtdiskriminierte Anpassung der bilateralen Kontingente während der Übergangszeit und gleichzeitige Entwicklung der Gemeinschaftskontingente [11]

- die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern

Die Liberalisierung der Verkehrsmärkte ist beschlossen, zumindest für den grenzüberschreitenden Verkehr; noch offen sind die Fragen der Anschluß- oder Regelkilotage, der nationalen Verkehrsmarktordnungen, des Ausmaßes der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, "des Marktbeobachtungs- und Steuerungsystems" für gravierende Marktstörungen.

Die Harmonisierungsmaßnahmen haben die folgenden Gebiete betroffen:

- die Vereinheitlichung technischer Normen der Transportmittel und deren Kontrolle,
- die Angleichung verkehrsspezifischer Steuern, Abgaben und Gebühren,
- die Kontroll- und Abundungspraktiken der sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften (Lenk- und Ruhezeiten)
-
- Umweltschutz
- Genehmigungen und Ausbildungsfragen
- Realisierung der transportbeschränkenden Maßnahmen
- die Subventionen und Investitionshilfen
- die Vereinheitlichung der Information und Consulting-Systeme (Transportmärkte, Konkurrenzverhältnisse, Kooperationsmöglichkeiten, wachsende Konzentrationsmöglichkeiten usw.)
- Transportrecht (Vereinheitlichung)

6. Maßnahmen zur Lösung der Verkehrsprobleme

Rascher Ausbau der Schieneninfrastrukturen in Übereinstimmung mit den Ausbauplänen der angrenzenden Staaten:

- Umfassende administrative und organisatorische Attraktivierung des Schienenverkehrs
 - Verkürzung und Garantierung der Transportzeiten
 - Minimierung der Grenzformalitäten
 - Intensivierung der Zusammenarbeit der europäischen Eisenbahnverwaltungen (gemeinsames Marketing, Vereinheitlichung der Betriebsabläufe in den Grenzbahnhöfen, Angleichung der Datenverarbeitungssysteme, Datenverbund, Aufbau eines gemeinsamen Informations- und Servicesystems für die Benutzer)
- Speziell zur Attraktivierung des kombinierten Verkehrs soll ein Förderungsprogramm realisiert werden, das die Einzelmaßnahmen Nutzlastausgleich, Fahrzeitverkürzung, Beschleunigung der organisatorischen Betriebsabläufe in den Terminals, einheitliche technische Nor-

men, Sonderkontingente sowie Kabotagefreiheit im Vor- und Nachlauf zum kombinierten Verkehr sowie die Beschaffung des notwendigen rollenden Materials vorsieht.

- Verlagerung von Gefahrgüter und Massengüter, die nicht transportzeitsensibel sind, von der Straße auf die Schiene.
- Einführung umweltfreundlicher Fahrzeuge. Dies bedeutet für die Lkws die Normierung Schadstoff- und Lärmwerte gegenüber dem Status-Quo; die Kriterien für solche Fahrzeuge sind derzeit begutachtet.
- Maximierung des Straßengütertransits durch Festlegung einer globalen routenspezifischen 'EU-Transitquote', die folgende Bedingungen erfüllt:
 - Rückverlagerung des Umwegtransits
 - permanente Auslastung unausgenutzter Kapazitäten des Verkehrsträgers Schiene und Reduzierung der Leerfahrt im Straßengüterverkehr
 - graduelle Bindung der 'EG-Transitquote' an schadstoff- und lärmarme Lkws. [4]
- Lokale Verkehrsbeschränkungen bzw. Fahrverbot.
- Die Garantie der Transitfunktion bezieht sich jedoch nur auf jene Verkehrsmittel, die ihre Verkehrsleistung ohne Belastungen der Umwelt erbringen können.
- Die bestehenden Umweltbelastungen durch den Bau und Betrieb der Infrastruktur müssen abgebaut werden, die Sicherheit der Verkehrsbedienung ist zu erhöhen.
- Der sogenannte letzte Stand der Technik ist zu nutzen, wenn die neuen Entwicklungen die Serienreife erreicht haben und verkehrsbedingte Umweltbelastungen vermieden werden können [7].
- Aufhebung des Tarifzwangs (die Entgelte für Beförderungen werden in freier Preisbildung zwischen den Vertragspartnern vereinbart).

Im EG-Luftverkehr ist schrittweise mit steigenden Kapazitäten und relativ sinkenden Preisen zu rechnen [10].

- durch Verlagerung von Verkehrsleistungen auf emissionsärmere Verkehrsträger,
- durch Verminderung der Emissionen 'an der Quelle'
- die Senkung des Transitverkehrs (Rationalisierung)
- Das Volumen sog. 'intelligenter' Güter nimmt im weltweiten Austausch laufend zu [19].

Die Ziele sind:

- die Organisation der für die Gemeinschaft wichtigen Verkehrsfragen.

- der Grenzübertritt und Transitverkehr im Hinblick auf die Vereinfachung und graduelle Beseitigung der Grenzkontrollen und Grenzformlichkeiten,
- die Organisation des Verkehrsmarktes für den Binnenverkehr, die Eisenbahn, der Luft, und Seeverkehr,
- die Sicherheit im Verkehr
- die Monetarisierung von Umweltschäden [11]
- Bewältigung des Quantensprunges der Informations- und Kommunikationstechniken [4], Telematik, EDI
- Nutzung der modernen Kostenrechnungsverfahren (Fahrzeugauslastung, Tourenplanung, Instandhaltung, Datenverarbeitung, Controlling, Kostenbewußtsein, Erkennung und Beseitigung der Schwachstellen, die Kosten pro Fahrzeug, pro Tour, pro Kunde, pro Transporteinheit je Palette, die Standzeiten der einzelnen Touren und die Auslastung der Fahrzeuge, Lohnverrechnung, Finanzbuchhaltung, Kostenstellenrechnung, Auftragsbearbeitung, Reparatur-, und Treibstoffdatenerfassung, Tachographenscheibenauswertung, Zeitverrechnung) [13],
- Verwirklichung unter anderem des Transportinformationssystems (TIS) ist ein flächendeckendes System für die Planung, Disposition und Abwicklung des Güterverkehrs (TIS-G) und des Personenverkehrs (TIS-P).
Für ein Transportunternehmen gibt es praktisch zwei Alternativen:
 - es betritt allein den europäischen Verkehrsmarkt und sucht sich durch Spezialisierung Marktnischen;
 - es wird von einem Großunternehmen übernommen – ganz oder teilweise –, behält bei der Eingliederung seinen Firmennamen, aber mit der Gefahr des Verlustes der Selbständigkeit [4].

7. Verkehrszweige

Straßenverkehr

Grundprinzipien:

- umweltgerechter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur,
- Abrechnung der vollen Wegekosten und der sozialen Kosten dem Verursacher,
- Einsatz moderner Technik bei den Fahrzeugen und bei der Steuerung der Verkehrsflüsse,
- Förderung der Alternativen zum konventionellen Straßenverkehr, insbesondere des kombinierten Verkehrs,
- und die Verbesserung der Zusammenarbeit der Verkehrsträger mit dem Ziel, Transportketten zu bilden.

Ein Verkehrsunternehmer muß bei Aufnahme seiner Geschäftstätigkeit über einen Eigenkapital und Reserven (z.B. in Deutschland 6.000 DM) je Fahrzeug neben den fachlichen und moralischen Voraussetzungen verfügen [13].

Eisenbahn

Die Entwicklung der Eisenbahn ist in den EU-Staaten nicht gleich.

Die Zusammenarbeit wird durch Eisenbahn-Inkohärenzen wie Lichtraumprofile, Achsenlasten, Spurweiten, Stromsysteme erschwert.

Die Sanierungsvorschläge der EG-Kommission für die Eisenbahnen vom 09.01.1984 regeln das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Staat. Die Vorschläge zur Übernahme der Infrastruktur durch die Staaten, Zahlung einer Wegeabgabe durch die Bahnen, Herbeiführung einer wirksamen Entschuldung und verträgliche Regelungen für gemeinwirtschaftliche Aufgaben (100%-ige Bezahlung) führen zu einer Chancengleichheit der Bahnen mit den Wettbewerbern.

Das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz entwickelt sich in 3 Stufen:

Netz 1 (1995) – 12 000 km

Netz 2 (2005) – 15 000 km

Netz 3 (2015) – 30 000 km.

Daneben werden Hochgeschwindigkeitszüge konzipiert, die bequem und schnell (bis 300 km/h) sind und höchsten Komfort bieten.

Wenn die Bahnen Marktanteile zurückgewinnen wollen, müssen sie eine gemeinsame Marketing- und Verkehrsstrategie entwickeln. Die Konzentration auf die Systemstärken der Bahn, die systemtechnische und unternehmerische Kooperation und die Produktivitätsverbesserungen müssen dabei Leitbilder sein [5] [10].

Schifffahrt

Die Hochseehäfen bleiben die wichtigsten kontinentalen Verkehrsimpulse (Start- und Endpunkte des europäischen Verkehrs).

Die Binnenschifffahrt bleibt jedoch bescheiden im Rahmen der Güterverkehrsaufteilung. Der Anteil der Schwergüter, welche die Binnenschifffahrt getragen haben, ist stark gesunken. Viele Schiffe entsprechen den derzeitigen technischen Forderungen nicht mehr. Die Binnenschifffahrt kann zur Entwicklung des Fremdenverkehrs beitragen [2] [14].

Flugverkehr

Der Flugverkehr hat eine entscheidende und sehr rasche Entwicklung für die Personenmobilität vollzogen. Das Flugnetz hat eine sogar schon übermäßige Rolle erworben. Man braucht minimal 60 000 Passagiere/Fluglinie für etwa 1800 bis 2000 Flugstunden, um 65% Belegung zu erreichen. In-terstaatliche Flüge müssen z.B. eine Mindestentfernung von 700 km haben, um die Rentabilität zu gewährleisten (nach Alpen-Adria Vereinigung).

8. Der rechtliche Rahmen des Kraftverkehrs

- Kraftfahrtrechtliche Vorschriften
- Straßenverkehrsrechtliche Vorschriften
- Berufszugangsbestimmungen
- Marktzugangsbestimmungen
- arbeits- und sozialrechtliche Vorschriften
- die Harmonisierung fiskalischer Belastungen (Wegekostenfrage)
- Deregulierung,
- Deckung von Betriebskosten,
- kombinierter Verkehr,
- Umweltschutz,
- Kontingentpolitik (ökologische Kontingente),
- verkehrspolitisches Denken,
- Anforderungen an eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik aus rechtlicher Sicht
 - Deregulierung und Kosteninternalisierung
 - Verkehrspolitik und Umweltpolitik
 - Strategien der Verkehrsvermeidung – auch für den privaten Pkw-Verkehr – da Umweltbelastungen nicht grenzenlos technisch kompensierbar sind
 - Deregulierung und eine umweltfreundliche Ausgestaltung des Verkehrs sind nicht schlechthin unvereinbar. Etwa läßt sich der Leerfahrtenanteil durch eine Deregulierung beträchtlich verringern. Vielmehr geht es darum, in ganzem Europa am Wettbewerbsprinzip orientierten Dienstleistungssektor in sensiblen Regionen wie insbesondere Alpenraum durch verkehrslenkende Maßnahmen zu ergänzen (Forcierung des kombinierten Verkehrs, Transitverkehrsverhandlungen) [8].

9. Ökologische und ökonomische Aspekte im Kraftverkehr

Ökologische Aspekte

- Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Betrieb von Verkehrsmitteln
- Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs
- Flächenbedarf und Trennwirkungen der Infrastruktur
- Nutzungsausschließung oder Qualitätsminderungen im Nahbereich von Verkehrsinfrastrukturen
- keine nachträglichen technischen Detailänderungen, sondern Ausnutzen des sogenannten Standes der Technik
- nicht nachträgliche Minderung der Immissionen, sondern Vermeidung von Emissionen an der Quelle
- anstelle restriktiver Maßnahmen zur nachträglichen Abschwächung von Symptomen, a priori verkehrslenkende Eingriffe zur Beseitigung der Ursachen

Maßnahmen im Bereich Verkehrsmittel

- Lärmmindernde Kapselung des Motors sowie konstruktive Maßnahmen an Fahrzeugen. Eisenbahnbetriebsmitteln und Antriebsaggregaten. Konstruktion lärmarmen Antriebsaggregate im Luftverkehr; generelle Anwendung lärmdämmender Konstruktionsprinzipien und Materialien: Senkung des Rundumgeräusches
- Lärmmindernde Reifen (Senkung des Abrollgeräusches)
- Reduzierung der Schadstoffemissionen (mit dem Schwerpunkt Reduzierung der Rußemissionen im Kraftfahrzeugverkehr aber auch Neubewertung der Schadstoffemissionen im Luftverkehr)
- Verbesserung der Kraftstoffqualität (vor allem hoher Schwefelgehalt im Treibstoff von Oststaaten) und Absenkung des spezifischen Energieverbrauchs

Maßnahmen im Bereich Fahrwege

- Lärmmindernde Fahrbahnbeläge (Neuasphaltierungen in sensiblen Zonen nur mehr mit Drainasphalt, Entwicklung lärmmindernder Oberflächenbehandlungen für Betonstraßen)
- Lärmschutzmaßnahmen im Nahbereich von Fahrwegen (Wände, Dämme, Lärmschutzfenster aber auch Absiedelungen und Umwidmungen der Nutzung) [12]
- Anwendung geräuschkämmender Technologien im Fahrwegbau der Eisenbahnen (wie sie teilweise im innerstädtischen Bereich schon angewendet werden)

Maßnahmen im Bereich Infrastruktur

- Festlegen verbindlicher Ausbaustandards in Abhängigkeit von Verkehrsstärken, Lkw-Anteil am Gesamtverkehr, Umwelbelastung und Raumverträglichkeit, um Überdimensionierungen zu vermeiden
- Rückbau, Beschränkung und nachträgliche Begrünung nicht mehr benötigter oder überdimensionierter Verkehrsinfrastrukturen
- Abgrenzung lärm- und schadstoffbelasteter Zonen, die nicht für Wohn- und Schlafzwecke genutzt werden dürfen

Maßnahmen im Bereich Neue Technologien

- verkehrsstärken- und belastungsabhängige Lenkung des Verkehrsflusses
- Information des Kraftfahrers zur Entlastung von verkehrsfremden Funktionen und Unterstützung seiner Aufmerksamkeit (entsprechende Projekte befinden sich schon im kleinräumigen Anwendungsstadium, z.B. EUREKA, Prometheus und COST).

Forcierung kombinierter Verkehrsformen sowohl im Personenverkehr (Park-and-Ride) als auch im Güterverkehr (Load-and-Ride bzw. Güterverteilzentren mit Gleisanschluß), um die Vorteile von öffentlicher und individueller Verkehrsbedienung verbinden zu können.

Kontrolle der Einhaltung bestehender Vorschriften ist sehr wichtig. [7]

10. Neuigkeiten in den verschiedenen Verkehrsarten

Güterverkehr

- Deregulierung

Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr gibt es seit dem 1 Januar 1993 keine quantitativen Marktzugangsbeschränkungen mehr. Alle Kontingente wurden aufgehoben. Während der Übergangszeit wurde das Gemeinschaftskontingent jährlich um 40% erhöht.

- Harmonisierung

Harmonisierungsbedarf wurde vor allem im Bereich der Steuern, Straßenbenutzungsgebühren, Sozialvorschriften und ihrer Kontrolle sowie bei den technischen Normen angemeldet.

Ab 1. Januar 1995 sind in allen Mitgliedstaaten Kfz-Steuermindestsätze eingeführt.

Die Mitgliedstaaten können Straßenbenutzungsgebühren für Autobahnen einführen, die nicht nach Staatsangehörigkeit des Nutzers diskriminieren.

Es besteht das Ziel, ab 1998 die zeitbezogene Autobahngebühr durch ein Road-Pricing-System abzulösen.

Eisenbahnverkehr

Der grenzüberschreitende Eisenbahnverkehr in der EU hat nur geringe Bedeutung. Eisenbahnverkehr findet vor allem innerhalb der Mitgliedstaaten statt. Die Kommission strebt aber eine Harmonisierung der Bedingungen an. Sie versucht einerseits bei einem breiteren Zugang zum Netz der Mitgliedstaaten sicherzustellen, daß die Unternehmen sichere und effiziente Verkehrsdienste anbieten, andererseits aber auch den Marktzugang offen zu halten, damit das Eisenbahnsystem effizienter genutzt werden kann. Regelungsbedarf besteht auch hinsichtlich der Zuteilung der Fahrwegstraßen auf potentielle Nutzer und die Bezahlung dieser Nutzung durch Weegegelte. In einem Richtlinienvorschlag verweist die Kommission auf eine Zuweisungsbehörde, die die Fahrwegkapazität wirtschaftlich effizient zuweisen soll.

Binnenschiffsverkehr

Durch den Rhein-Main-Donau-Kanal wurde den osteuropäischen Staaten der Zugang zum westeuropäischen Binnenschiffahrtsnetz physisch erleichtert.

Luftverkehr

Die EU hat in drei Liberalisierungsschritten den Marktzugang und die Preisbildung im Luftverkehr weitgehend dereguliert. Ab 1. Januar 1993 ist das 3. Liberalisierungspaket in Kraft. Im Grundsatz gilt im Luftverkehr jetzt die Dienstleistungsfreiheit. Ausnahme: die Kabotage (8. Freiheit) soll erst nach April 1997 unbeschränkt möglich werden.

11. Schlusswort

Die positive Einschätzung, die sich in erster ökonomischen Sicht ergibt, ist aber dann gültig, wenn sich die Integrationspolitik nicht nur auf die Beseitigung noch bestehender Hindernisse des grenzüberschreitenden Wirtschaftsverkehrs beschränkt, sondern auch der Notwendigkeit einer aktiven Wachstums- und Vollbeschäftigungspolitik Rechnung getragen wird.

Literatur

1. SEIDENFUSS, H. (1990): Konsequenzen des weltwirtschaftlichen Wandels für den Europa-Verkehr (ÖVG¹ Spezial Band 25, 1990).
2. WACKERMANN, G. (1990): Die Hauptachsen des Europa-Verkehrs in Gegenwart und Zukunft (ÖVG Spezial Band 25, 1990).
3. STABENAU, H. (1990): Beurteilung aus der Sicht der EG-Länder (ÖVG Spezial Band 25, 1990).
4. LAMPRECHT, H. (1990): Beurteilung aus österreichischer Sicht (ÖVG Spezial Band 25, 1990).
5. ÜBLEIS, H. (1990): Maßnahmen der Österreichischen Bundesbahnen im Lichte des Europa-Verkehrs (ÖVG Spezial Band 25, 1990).
6. PAPOUSEK, H. (1990): Die Liberalisierung des Luftverkehrs im Lichte des EG-Binnenmarktkonzeptes (ÖVG Spezial Band 25, 1990).
7. GÜRTLICH, G. (1990): Verkehrspolitik mit Blick auf die europäische Wirtschaftsintegration (ÖVG Spezial Band 25, 1990).
8. MEDERER, W. (1990): Der rechtliche Rahmen des Fernverkehrs – Eine Bestandsaufnahme (ÖVG Spezial Band 26, 1990).
9. CERWENKA, P. (1990): Die Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs vor dem Hintergrund einer europäischen Integration (ÖVG Spezial Band 26, 1990).
10. ELLWANGER, G. (1990): Strukturprobleme der europäischen Bahnen in einer deregulierten Verkehrslandschaft (ÖVG Spezial Band 26, 1990)
11. HAINITZ, H. (1990): Die Antwort der ÖBB² auf die Deregulierung im Verkehrswesen sowie auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen im Straßenverkehr (ÖVG Spezial Band 26, 1990).
12. STADLER, G. – GÜRTLICH, G. (1990): Koordinationsdefizite einer verkehrsträgerübergreifenden Verkehrspolitik – Politische, rechtlichen ökologische und ökonomische Aspekte (ÖVG Spezial Band 26, 1990).
13. BRANDT, E. (1990): Der Binnenmarkt im Verkehr (ÖVG Spezial Band 26, 1990)
14. RIEBESMEIER, B. (1989): Strukturveränderungen in Produktion und Distribution – Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt? (ÖVG Spezial Band 24, 1989).
15. FALLER, P. (1989): Österreich und die EG-Verkehrsintegration – Hoffnungen und Befürchtungen (ÖVG Spezial Band 20, 1988).
16. EG-Verkehrspolitik (KDZ³ 1989).
17. FALLER, P. – FUHRMANN, G. – GÜRTLICH, G. – ZOLLES, H. (1989): Vorwort (ÖVG Spezial Band 24, 1989).
18. STREICHER, R. (1989): Neue Signale der österreichischen Verkehrspolitik (ÖVG Spezial Band 24, 1989)
19. STICKLER, H. (1990) Die innenösterreichischen Verkehrsströme Transitland Tirol (ÖVG Spezial Band 25, 1990).
20. Neue Gesetze in EU (1993).

¹ÖVG = Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft

²ÖBB = Österreichische Bundesbahn

³KDZ = Kommunalwissenschaftliches Dokumentation Zentrum