



Die Osterweiterung der Europäischen Union und der Verkehr in den Beitrittsstaaten



**Sonderheft der Schriftenreihe der Deutschen
Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaften e.V.**

Erarbeitet für den 1. Europäischen Verkehrskongress der
DVWVG am 7. und 8. November 2002 in Berlin

**DW
VVG**

Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.

Impressum

Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.
Brüderstr. 53
51427 Bergisch Gladbach
GERMANY

Tel. 0049(0)2204-60027
Fax. 0049(0)2204-67743
E-Mail: dvwghgs@t-online.de
www.dvwg.de

Autoren

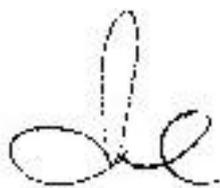
Dipl.-Ing. Werner Lippert (LuFG SVPT, Universität Wuppertal)
Dipl.-Vw. Klaus Thielen (Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.)

Vorwort

Mit der Ausrichtung des 1. Europäischen Verkehrskongresses widmet sich die DVWG einer hochaktuellen verkehrspolitischen Themenstellung. Die systematische Weiterführung des europäischen Integrationsprozesses in Bezug auf die mittel- und osteuropäischen Staaten stellt aufgrund der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Transformationsprozesse in Richtung Demokratie und Marktwirtschaft eine besondere Herausforderung dar. Inhalt und Ausmaß dieser Entwicklung bedeuten eine neue Qualitätsstufe in der europäischen Politik. Der Verkehr besitzt in diesem Gefüge vielfältiger Aufgaben und Anstrengungen eine herausragende Rolle, da vom reibungslosen Funktionieren eines gesamteuropäischen Gesamtverkehrssystems enorme wirtschaftliche Wachstums- und soziale Struktureffekte abhängen.

Die vorliegende Broschüre hat es sich zur Aufgabe gemacht, mit ihren analytischen Aussagen und deren Bewertung zu den Entwicklungsproblemen des Verkehrs in den Beitrittsstaaten die Thematik des 1. Europäischen Verkehrskongresses zu begleiten und die Diskussionen in den 4 Workshops anzuregen. Verständlicherweise erhebt die im Sinne einer „state of the art“ angelegten Studie keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vielmehr orientiert sie sich an ausgewählten Schwerpunkten dieses komplizierten Entwicklungsprozesses. Da in dieser Thematik eine stete Dynamik steckt, ist die vorgelegte Arbeit als Momentaufnahme zu verstehen.

Mit der kontinuierlichen Weiterführung der europäischen Verkehrskongresse auf Ebene der „Europäischen Plattform der Verkehrswissenschaften“ ist vorgesehen, diese Art von Studien weiterzuführen und sie der europäischen Fachöffentlichkeit zugänglich zu machen.



Dr. oec. habil. Ralf Haase
Hauptgeschäftsführer der
Deutschen Verkehrswissenschaftlichen
Gesellschaft e.V.

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung	2
2. Die europäische Verkehrspolitik	7
3. Verkehr in den Beitrittsländern	9
3.1. Entwicklung und Tendenzen	9
3.2. Verkehrsverlagerung	9
3.3. Handlungsbedarf	11
3.4. Einbindung in die TEN	12
3.5. Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA)	12
3.6. Verkehrliche Voraussetzungen in den Randgebieten	15
4. Marktöffnung und Liberalisierung	15
4.1. Wettbewerbsverzerrungen auf dem europäischen Verkehrsmarkt	15
4.2. Benutzungsgebühren für die Infrastrukturnutzung	16
5. Straßenverkehr	17
5.1. Straßeninfrastruktur	17
5.2. Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr	17
5.3. Wettbewerb im Straßengüterverkehr	18
5.4. Soziale Wettbewerbsverzerrungen im Straßenverkehr	20
5.5. Kabotageregelungen	20
5.6. Führerscheinwesen	21
5.7. Technische Normen und Überwachung	22
5.8. Fahrzeugsicherheit im Straßenverkehr	23
6. Schienenverkehr	24
6.1. Engpässe im Schienenverkehr	24
6.2. Grenzproblematik	25
6.3. Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes	25
7. Luftverkehr	26
7.1. Der europäische Luftverkehrsmarkt	26
7.2. Luftverkehrspolitik	26
7.3. Luftverkehrsrecht in den Beitrittsländern	27
8. Binnenschifffahrt	27
9. Öffentlicher Nahverkehr	28
10. Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur	29
10.1. Finanzbedarf	29
10.2. Finanzierungsmöglichkeiten für die Beitrittsländer	30

10.2.1.	PHARE	30
10.2.2.	TEN-Finanzhilfeausschuss	30
10.2.3.	Europäische Investitionsbank (EIB)	30
10.2.4.	ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-accession)	31
10.3.	Public Private Partnerships.....	31
10.4.	Konflikte bei der Vergabe von Beihilfen.....	31
11.	Länderspezifische Probleme	32
11.1.	Polen	32
11.2.	Ungarn	34
11.3.	Estland	37
11.4.	Tschechische Republik	39
11.5.	Slowenien	42
12.	Zusammenfassung	44
	Tabellen- und Abbildungsverzeichnis.....	3
	Anlagenverzeichnis	3
	Abkürzungsverzeichnis.....	4
	Literaturverzeichnis.....	51

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1: Ausgewählte Infrastrukturindikatoren in den MOEL.....	10
Tabelle 2: Dichte der Landverkehrsnetze in den Reformstaaten.....	13
Tabelle 3: Anzahl der aus- und einfahrenden Lastkraftwagen 1995 – 2001	18
Abbildung 1: Die europäischen Verkehrskorridore in Mittel- und Osteuropa	14

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Fläche und Bevölkerung ausgewählter Länder	
Anlage 2: Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen in den EU-Beitrittsländern	
Anlage 3: Einnahmen und Ausgaben des Staates	
Anlage 4: Einnahmen und Ausgaben des Staates nach ausgewählten Arten	
Anlage 5: Ausfuhr ausgewählter Länder 1999 nach Ländergruppen	
Anlage 6: Einfuhr ausgewählter Länder 1999 nach Ländergruppen	
Anlage 7: Ausfuhr nach ausgewählten Ländern	
Anlage 8: Einfuhr nach ausgewählten Ländern	
Anlage 9: Ein- und Ausfuhr nach/aus Estland	
Anlage 10: Ein- und Ausfuhr nach/aus Lettland	
Anlage 11: Ein- und Ausfuhr nach/aus Litauen	
Anlage 12: Ein- und Ausfuhr nach/aus Polen	
Anlage 13: Paneuropäische Verkehrskorridore in Mittel- und Osteuropa	
Anlage 14: Entwicklung des Schienen- und Straßennetzes in den Beitrittsländern	
Anlage 15: Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in den Beitrittsländern	
Anlage 16: Entwicklung des Straßengüterverkehrs in den Beitrittsländern	
Anlage 17: Eisenbahnverkehr in ausgewählten Ländern	
Anlage 18: Bestand an Kraftfahrzeugen, Pkw-Dichte und Neuzulassungen	
Anlage 19: Leistungen der Luftverkehrsgesellschaften ausgewählter Länder	
Anlage 20: Bestand an Binnen- und Seeschiffen in ausgewählten Ländern	

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AETR	Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals
Art.	Artikel
BGL	Bundesverband Güterkraftverkehr, Entsorgung und Logistik
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMV	Bundesministerium für Verkehr
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BSP	Bruttosozialprodukt
BtÜ	Bedienstete der technischen Überwachung
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CEMT	Konferenz der Europäischen Verkehrsminister
COMECON	Council for Mutual Economic Assistance (Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe)
DDR	Deutsche Demokratische Republik
d.h.	das heißt
ECAA	European Common Air Area (Gemeinsamer europäischer Luftverkehrsraum)
EG	Europäische Gemeinschaft
EIB	Europäische Investitionsbank
etc.	etcetera
EU	Europäische Union
EWG	Europäische Wirtschafts Gemeinschaft
GIV	Generalinspektion Verkehr
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GUS	Gemeinschaft unabhängiger Staaten
IFI	Internationale Finanzinstitution
IMO	Internationale Seeschiffahrts-Organisation
INTERBUS	Europäisches Übereinkommen über den grenzüberschreitenden gelegentlichen Passagiertransport in Bussen
ISPA	Instrument for Structural Policies for Pre-accession
JAA	Joint Aviation Authority (Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtverwaltungen)
JAR	Joint Aviation Requirements (Technische Vorschriften der JAA)
km	Kilometer
kN	Kilonewton
KP	Kommunistische Partei

Lkw	Lastkraftwagen
m	Meter
MÁV	Ungarische Staatsbahn
Mio.	Million
MOE	Mittel- und Osteuropa
MOEL	Mittel- und osteuropäische Länder
Mrd.	Milliarden
MwSt	Mehrwertsteuer
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PKP	Polnische Staatsbahn
Pkw	Personenkraftwagen
PPP	Public-Private-Partnership
sog.	sogenannt
STCW	Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten
STI	Technische Spezifikationen der Interoperabilität
TEN	Trans-European Network (Transeuropäisches Netz)
TEN-T	Trans-European Network for Transport (Transeuropäisches Verkehrsnetz)
TINA	Transport Infrastructure Needs Assessment
u.a.	unter anderem
usw.	und so weiter
v.a.	vor allem
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
VTS	Vessel Traffic Service (Verwaltung des maritimen Verkehrssicherungsdienstes)
z.B.	zum Beispiel

1. Einführung

Eine leistungsstarke Infrastruktur gilt als wesentlicher Standortfaktor und notwendige Voraussetzung für eine positive Wirtschafts- und Regionalentwicklung. Mit dem bereits beschlossenen Beitritt weiterer Mittel- und Osteuropäischer Länder (MOEL) in die Europäische Union (EU) wird sich das Wirtschaftsgefüge weiter in Richtung Osten ausdehnen und zu steigendem Personen- und Güterverkehrsaufkommen zwischen Ost und West führen. Seit dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ im Jahr 1989 und der folgenden Annäherung der MOEL an die Europäische Union hat das Verkehrsaufkommen bereits stark zugenommen. So ist beispielsweise die Menge des Güterverkehrs in den osteuropäischen Ländern im Zeitraum von 1990 bis 1998 um ca. 20%¹ und der private Personenkraftverkehr um ein Vielfaches gestiegen. Diese Entwicklung wird sich aller Voraussicht zwar verlangsamen, dennoch wird die Verkehrsleistung mit dem bevorstehenden Beitritt dieser Länder weiter stark zunehmen.

Nach dem derzeitigen Verhandlungsstand sollen Polen, Tschechien, Ungarn, Slowenien und Estland bis 2006 als Vollmitglieder in die EU aufgenommen werden. Zu einem späteren Zeitpunkt sollen Bulgarien, Lettland, Litauen, Rumänien und die Slowakei folgen.

Nur ein leistungsfähiges Verkehrssystem und moderne Verkehrswege können Voraussetzung dafür schaffen, dass der Handel mit und zwischen den MOEL in der Lage ist, den künftigen europäischen und weltweiten Herausforderungen gerecht zu werden. Daher stellt die Verkehrspolitik nach Auffassung aller beteiligten Organe der EU eine große Herausforderung an den Prozess der Erweiterung dar. Neben der Übernahme der Verkehrsvorschriften und Verkehrsnormen soll mit Hilfe neuer Umweltstandards nunmehr auch die nachhaltige Entwicklung des Verkehrsnetzes entsprechend berücksichtigt werden.

Das zentrale Element einer nachhaltigen Verkehrspolitik ist die Verlagerung auf möglichst umweltfreundliche und energiesparende Verkehrsträger wie Schiene, Schiff und Öffentlichen Personennahverkehr. Diese Verkehrsträger hatten in den COMECON-Ländern (Council for Mutual Economic Assistance) eine vergleichsweise große Bedeutung. Im vergangenen Jahrzehnt erfolgte jedoch eine rasante Verschiebung der Verkehrsmittelwahl in Richtung Straßenverkehr. Ohne Gegensteuerung ist eine massive Beschleunigung dieses Trends zu erwarten. Die prognostizierten Zuwächse im Verkehr würden zum größten Teil auf den Straßen- und den Flugverkehr entfallen. In den Beitrittsländern besteht nun die Möglichkeit aus Fehlern der Vergangenheit zu lernen und die Vorgaben einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung bei der Schaffung eines europäischen Verkehrsnetzes zu berücksichtigen.

Die Umsetzung dieser Vorgaben war und ist in den Mitgliedsstaaten ein langer Prozess, dessen Abschluss noch einige weitere Jahre in Anspruch nehmen wird. Aufgrund des Ziels des baldigen Beitritts, stehen die Beitrittsländer unter enormen zeitlichen Druck, den Forderungen gerecht zu werden, die selbst die Mitgliedsstaaten noch nicht erfüllen. Allein die formelle Umsetzung der europäischen Rechtsvorlagen reicht aber nicht aus, vielmehr müssen diese in den Ländern auch praktisch umgesetzt und überwacht werden. Zu diesem Zweck sind Kontrollstellen einzurichten.

Der Prozess der Annäherung ist also noch längst nicht abgeschlossen und die Liste der Problemfelder ist lang. In der folgenden Ausarbeitung sollen die bereits erkannten Probleme, die in allen Beitrittsländern ähnlicher Natur sind, erläuternd dargestellt

¹ Vgl. Kommission der Europäischen Gemeinschaften, 2001: Weißbuch, S. 10

werden. Zur Darstellung des aktuellen Standes der EU-Osterweiterung wurden u.A. Publikationen der EU-Kommission und der Bundesministerien sowie Dokumente, Artikel, Studien und sonstige Materialien mit Themenbezug ausgewertet.

2. Die europäische Verkehrspolitik

Der Beitritt neuer Staaten zur EU erfolgt auf Grundlage von Artikel 49 des Vertrages über die Europäische Union (EU-Vertrag). Danach kann jeder Staat beantragen, Mitglied der Union zu werden. Die Mitgliedschaft setzt voraus, dass die einzelnen Beitrittskandidaten die aus einer Mitgliedschaft erwachsenden Verpflichtungen übernehmen und sich auch die Ziele der politischen Union sowie der Wirtschafts- und Währungsunion zu eigen machen müssen. Im Vorgriff auf die 1995/96 gestellten Beitrittsgesuche hat der Europäische Rat im Dezember 1993 die sog. "Kopenhagen-Kriterien" für künftige EU-Beitritte beschlossen. Danach setzt eine EU-Mitgliedschaft die Erfüllung folgender Vorgaben voraus:

- stabile Institutionen, die die Demokratie, den Rechtsstaat, die Menschenrechte und Schutz und Achtung von Minderheiten garantieren,
- eine funktionierende Marktwirtschaft, die auch dem Wettbewerb und den Marktkräften innerhalb der EU-Binnenmarktes standhält,
- die Fähigkeit, alle Verpflichtungen einer Mitgliedschaft auch im Rahmen der politischen und der Wirtschafts- und Währungsunion zu übernehmen,
- sowie den Aufbau leistungsfähiger Verwaltungs- und Justizstrukturen, die die Übernahme des geltenden Gemeinschaftsrechtes gewährleisten.

Die Beitrittskandidaten müssen somit alle Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Gemeinschaftlichen Besitzstandes der Europäischen Union, den sogenannten „Acquis Communautaire“, bis zur endgültigen Aufnahme in die Gemeinschaft übernommen und umgesetzt haben.²

Gemäß Artikel 3 der durch den EU-Vertrag von Maastricht³ geänderten Fassung des EG-Vertrages gehört die gemeinsame Politik auf dem Gebiet des Verkehrs zu den grundlegenden Elementen der Europäischen Gemeinschaft und des Binnenmarktes.

Die Rechtsgrundlage für die gemeinsame Verkehrspolitik wird durch die Artikel 74 ff EG-Vertrag gebildet. Sie beinhalten den gesamten Vorgang der Erstellung von Beförderungsleistungen sowie die hoheitlichen Maßnahmen zur Regelung des Verkehrs. Um eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu garantieren wurde darüber hinaus die Verwirklichung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) in den Artikeln 154 ff EG-Vertrag verankert. Schwerpunkte liegen auf der Förderung des Verbundes und der Interoperabilität der einzelstaatlichen Netze sowie dem Zugang zu diesen Netzen. Bei der Entwicklung des Transeuropäischen Netzes werden auch strategische Umweltverträglichkeitsprüfungen auf der Ebene von Netzen und Korridoren angewandt. Damit soll ein Vergleich zwischen den einzelnen Verkehrsträgern hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit ermöglicht werden.⁴

Der Gemeinschaftliche Besitzstand im Bereich Verkehr, der „Transport Acquis“ beinhaltet die folgenden vier Kapitel:

² Vgl. Niedersächsische Staatskanzlei: Europa-Fokus, Ausgabe 2000/1, S. 13

³ Maastrichter EU-Vertrag, November 1993

⁴ Vgl. Europäisches Parlament, Arbeitsgruppe des Generalsekretariats, Task-Force Erweiterung, 1999: Themenpapier Nr. 44

1. horizontale Aspekte der gemeinsamen Verkehrspolitik
2. Landverkehr (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Binnenschiffsverkehr)
3. Luftverkehr
4. Seeverkehr

Die Schwerpunkte zur Schaffung eines Marktordnungsrahmens liegen auf ordnungsrechtlichen Regelungen, die insbesondere die Fragen des Marktzuganges, des Berufszuganges, der Sozialvorschriften, der Technik und Sicherheit und der Beförderung von Gefahrgut beinhalten. Die Angleichung des ordnungspolitischen Rahmens, der u.a. Gegenstand der Beitrittsverhandlungen ist, betrifft insbesondere die folgenden Bereiche:

- Verkehrsspezifische Steuern, Abgaben und Gebühren, mit denen sie einzelnen Unternehmen in ihrem Herkunftsland belegt sind (z.B: Mineralölsteuer, Kraftfahrzeugsteuern, Straßenbenutzungsgebühren, Wegekostenabgaben)
- Verkehrsspezifische direkte und indirekte Subventionen (Steuererleichterungen, Finanzhilfen)
- Sozialvorschriften (z.B. arbeitsrechtliche Vorschriften, Lenk- und Ruhezeiten) sowie deren Kontrolle und Sanktionierung etwaiger Verstöße (Fahrtenschreiber, Bußgelder)
- Umwelt-, Sicherheits- und Gefahrgutvorschriften sowie deren Kontrolle und Ahndung
- Kabotageregelungen für ausländische Straßenverkehrsunternehmen, Regelungen für den Werksverkehr
- Technische Standards für den Wegebau und für Fahrzeuge (Interoperabilität, Maße und Gewichte der Lkw)
- Spezifische Dokumentationen (Fahrzeugpapiere, Ladungsdokumente) für bestimmte Güter und Verkehrsträger
- Berufszugangsregelungen, d.h. finanzielle Leistungsfähigkeit, Fachkunde und persönliche Eignung der Unternehmer
- Regelungen für die Erteilung bzw. Aberkennung der Fahrerlaubnisse
- Regelungen von Fahrverboten
- Haftungsregelungen für Transportunternehmen im Schadensfall

Die Übernahme des Transport Acquis durch Umsetzung in nationale Rechtsnormen ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für den erfolgreichen Abschluss der Beitrittsverhandlungen. Die Umsetzung des Transport Acquis in den Beitrittskandidatenländern ist aber bei weitem noch nicht abgeschlossen. Aber auch in den heutigen Mitgliedsstaaten wurden die europäischen Vorgaben noch lange nicht zur allgemeinen Zufriedenheit umgesetzt, vielmehr besteht auch hier noch großer Handlungsbedarf.⁵

⁵ Vgl. Deutsches Verkehrsforum, 2002: Die deutsche Verkehrswirtschaft

3. Verkehr in den Beitrittsländern

3.1. Entwicklung und Tendenzen

Nach der politischen Wende in Mittel- und Osteuropa haben sich die dortigen Verkehrsmärkte zunächst aufgrund der wirtschaftlichen Abwärtsbewegung Anfang der neunziger Jahre überwiegend nach unten entwickelt. Allein der Pkw-Verkehr zeigte sofort Auftriebstendenzen, die sich mit der wirtschaftlichen Erholung überproportional fortsetzen. Im Straßengüterverkehr sind seit Mitte der neunziger Jahre deutliche Steigerungen zu beobachten, während der Schienengüterverkehr in den Jahren 1989 bis 1993 um mehr als die Hälfte zurückging. Der drastische Rückgang Anfang der neunziger Jahre konnte zwar gebremst werden, eine Erholung ist aber nicht in Sicht.

Nach Prognosen der EU-Kommission wird es zu einer weiteren kräftigen Verschiebung der Güterverkehrsentwicklung zugunsten des Straßenverkehrs kommen. Ähnlich wird die Entwicklung im Schienenpersonenverkehr vorausgesagt. Ein signifikantes Wachstum ist in erster Linie auf Korridore zwischen Ballungsräumen mit gut entwickelten Hochgeschwindigkeitsverbindungen und dem grenzüberschreitenden Personenverkehr zwischen Deutschland und den angrenzenden MOEL beschränkt. Der internationale Flugverkehr wird in diesem Zeitraum nach der Prognose der EU-Kommission länderbezogen zwischen 400 und 600% zunehmen.⁶

3.2. Verkehrsverlagerung

Mit den neuen Leitbildern der transeuropäischen Netze, die Intermodalität der einzelnen Verkehrsträger stärker zu berücksichtigen, wird das Ziel verfolgt, dass jeder Verkehrsträger die Teile der Transportkette übernimmt, die er am umweltfreundlichsten und wirtschaftlichsten durchführen kann.

So lange die Defizite des Schienenverkehrs nicht behoben werden, wird die Verkehrsverlagerung auf die Straße, bzw. das Flugzeug weitergehen und zu einer weiteren Überlastung dieser Netze führen. Dies wird auch die Politik dahingehend beeinflussen, dass für die Erstellung neuer Straßeninfrastruktur mehr finanzielle bereit gestellt werden, um den steigenden Bedarf zu decken.

Ursache für die Verlagerung sind nach der europäischen Verkehrsministerkonferenz folgende Gründe⁷:

- Aufgrund des geringen Motorisierungsgrades ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split im Vergleich zu den westlichen Ländern noch recht hoch, jedoch bedarf es einer umfassenden Modernisierung des Verkehrsnetzes. Die Nutzung des eigenen Pkw ist jedoch unaufhaltsam im Vormarsch, so dass sich der Motorisierungsgrad dem des Westens immer weiter annähern wird. Von einer Stärkung des Modal Splits zugunsten des ÖV ist man demnach weit entfernt.
- Durch die Einführung der freien Marktwirtschaft ist in den MOEL-Staaten Konkurrenz zwischen den einzelnen Verkehrsträgern entstanden, so dass mit einer weiteren Verlagerung der Verkehrsströme von der Schiene auf die Straße zu rechnen ist. Der schlechte Zustand der osteuropäischen Schienenwege kommt erschwerend hinzu.

⁶ Vgl. Wissenschaftlicher Beirat beim BMVBW, 2001: Verkehrspolitische Handlungserfordernisse, S. 3

⁷ ECMT Economic Research Committee 2001: What role for the railways in eastern europe?, S. 3

- In den MOEL hat die Fertigungstiefe in den letzten Jahren stark zugenommen. Die Verlagerung der Wirtschaftskraft von dem Primär- in den Sekundär- bzw. den Tertiärsektor führt zwangsläufig zu einer Verlagerung der Güterströme und Transportleistung. Der Abnahme von Massenladungen (Kohle, Erz) steht eine Steigerung fertiger Endprodukte gegenüber, was zu einer Veränderung der Transportketten und einer Verminderung der Menge der beförderten Güter führt.
- Unter der Abnahme der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr hat zwangsläufig auch die Produktivität zu leiden, was zu einer Verringerung der Einnahmen der im Schienenverkehr führt. Um diesem Problem entgegenzuwirken sind grundlegende Strukturveränderungen zur Steigerung der Effizienz und Maßnahmen zur Kostensenkung im Schienengüterverkehr notwendig. Dies erfordert zunächst hohe Investitionen.
- Aufgrund der Komplexität des intermodalen Verkehrs und der aktuell geringen Preise des Straßengüterverkehrs hat die Schiene große Wettbewerbsnachteile, die zum Teil nur durch Regulierungsinstrumente ausgeglichen werden können. Dies würde aber im krassen Widerspruch zu den europäischen Bestrebungen der Deregulierung stehen.
- Es müssen Entscheidungen hinsichtlich der Dienst- und Transportleistungen, die die Bahn wirtschaftlich abwickeln kann, getroffen werden. Der Versuch, alle Transportleistungen auch auf der Schiene zu erbringen, die auf der Straße besser aufgehoben sind, sollte nicht gemacht werden.
- Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn kann nur durch eine einheitliche Verkehrspolitik in den Mitgliedsstaaten erreicht werden. Unterschiedlich Stadien bei der Deregulierung und Privatisierung der ehemaligen Staatsunternehmen hindern Bemühungen zur Stärkung des Schienenverkehrs.
- Mit Erhöhung der Produktionstiefe steigt die Forderung nach „Just-in-time“-Transporten. Diese favorisieren erfahrungsgemäß den Straßengüterverkehr.

	Schienen-Güterverkehr (Tonnenkilometer; 1988 = 100)		Länge der Autobahnen (km/1000 km ²)		Schienen-Personenverkehr (Personenkilometer; 1988 = 100)	
	1988	1999	1995	2000	1988	1999
Bulgarien	100	30	2,8	2,9	100	47
Estland	100	97	1,4	2,1	100	16
Lettland	100	61			100	25
Litauen	100	35	6,1	6,4	100	25
Polen	100	46	0,8	1,1	100	50
Rumänien	100	23		0,5	100	36
Slowakei	100	38	4,0	6,0	100	51
Slowenien	100	64	10,9	21,4	100	40
Tschechei	100	38	5,2	6,3	100	51
Ungarn	100	32	3,2	4,8	100	59
Deutschland	100	89	31,6	33,1	100	129

Tabelle 1: Ausgewählte Infrastrukturindikatoren in den MOEL

Eine einseitige Konzentration auf die Großprojekte der TEN, deren oberstes Ziel eine Verbindung der Ballungsräume der EU ist, und eine gleichzeitige Vernachlässigung

strukturschwacher Regionen, hätte ein weiteres Auseinanderdriften dieser Räume zur Folge. Erhebliche Standortvorteile durch die bessere Erreichbarkeit infolge der leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur würde die Ansiedlung von Wirtschaftsunternehmen in diesen Korridoren fördern. Abwanderung aus den strukturschwachen Räumen in Richtung der entwickelten Korridore wäre die Folge.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die Strukturen im Verkehrssektor unter Trendbedingungen an diejenigen in Westeuropa angleichen werden. Ist dies unter dem Aspekt einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung politisch nicht erwünscht, so sind Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivität von Bahn und Schiff erforderlich, die sich nicht allein auf die Beitrittsländer beschränken können. Der Beirat ist der Auffassung, dass die sich abzeichnenden Probleme im grenzüberschreitenden Verkehr mit den Beitrittsländern durch eine Übernahme des gemeinschaftlichen Rechtsrahmens allein nicht gelöst werden und sich hinsichtlich der Entwicklung umweltverträglicher Verkehrsmittel sogar eher verstärken können. Die extremen Rückgänge im Schienenverkehr sowie die gleichzeitige Zunahme des Straßenverkehrsnetzes in den MOEL in Tabelle 1 belegen diese Entwicklung.

3.3. Handlungsbedarf

In den MOEL drohen sich Fehler zu wiederholen, die im Westen vor Jahrzehnten begangen wurden. Insbesondere sind hier die Vernachlässigung der Schieneninfrastruktur und des Rolling Stocks und die Konzentration auf die Entwicklung des Straßennetzes zu nennen. Damit bei der Verwirklichung des europäischen Verkehrsnetzes neben der Nachfrage auch andere Anforderungen, wie Nachhaltigkeit und Effizienz erfüllt werden, flankierende politische Maßnahmen unverzichtbar, die den Weg in Richtung einer effizienten und ökologisch ausgerichteten Verkehrsplanung unterstützen. Zur Umsetzung dieser Ziele sieht die europäische Verkehrspolitik eine nachhaltige Verkehrsplanung sowie Finanzierungsinstrumente, die Schwerpunkte auf der Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger setzt, vor.

Konfliktpotential ergibt sich dabei durch Disparitäten der Interessen der einzelnen Volkswirtschaften sowie verschiedener Interessensverbände der beteiligten Länder. Konträre Interessenslagen von Wirtschaftsverbänden in den Mitgliedsstaaten und den Beitrittsländern müssen dabei ebenso berücksichtigt werden, wie Forderungen von Umweltschutzorganisationen.

Auf folgenden Gebieten ist bei der Eingliederung der Beitrittsländer besonderer Handlungsbedarf geboten, um die Interessen der Beteiligten zu berücksichtigen und die gewonnen Erkenntnisse im Bereich der Verkehrsforschung zu nutzen:

- Einbindung nationaler Projekte in die europäische Verkehrsplanung,
- Anpassungen bei den Steuervorschriften, im Führerscheinwesen und bei den Lenkzeiten,
- Übernahme der Vorschriften für die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren,
- Schaffung von Institutionen zur Überwachung des geschaffenen Regelwerkes,
- Anpassung der Bewertungsverfahren für Verkehrsprojekte hinsichtlich der Umweltverträglichkeit, der Raumordnung und der Verkehrssicherheit,
- Vermeidung von Interessenskonflikten bei der Vergabe von Beihilfen für Projekte im Verkehrsbereich zwischen Rentabilität und Umweltverträglichkeit,

- Schaffung einer gerechten Wettbewerbssituation im Straßengüterverkehr.

„Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die Strukturen im Verkehrssektor unter Trendbedingungen an diejenigen in Westeuropa angleichen werden. Ist dies unter dem Aspekt einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung politisch nicht erwünscht, so sind Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivität von Bahn und Schiff erforderlich, die sich nicht allein auf die Beitrittsländer beschränken können. Der Beirat ist der Auffassung, dass die sich abzeichnenden Probleme im grenzüberschreitenden Verkehr mit den Beitrittsländern durch eine Übernahme des gemeinschaftlichen Rechtsrahmens allein nicht gelöst werden und sich hinsichtlich der Entwicklung umweltverträglicher Verkehrsmittel sogar eher verstärken können.“⁸

3.4. Einbindung in die TEN

Das Ziel der Transeuropäischen Netze ist die Schaffung eines integrierten Verkehrsnetzes in der Union bis 2010. Besondere Priorität haben die von dem Europäischen Rat von Essen am 9. und 10. Dezember 1994 beschriebenen 14 Großprojekte innerhalb der EU, vor allem im Bereich der Schiene, die 110 Mrd. Euro (ca. 25 %) der zu tätigen Investitionen ausmachen werden.⁹

Darüber hinaus gewinnt die Anpassung der Verkehrsstrecken auch für den gesamten europäischen Kontinent an Bedeutung. Da sich die Kompetenz zur Regelung der Verkehrspolitik an der fortschreitenden Integration der Verkehrsmärkte orientieren muss, kann dies nicht ausschließlich mit ordnungspolitischen Mitteln erreicht werden; denn das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes ist von einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur abhängig. Die Verwirklichung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes ist eine der Voraussetzungen für die gesamteuropäische Verkehrspolitik, da es durch die Erweiterung der EU auch zu einer Ausdehnung der TEN auf die neuen Mitgliedstaaten kommen wird.

Der Ausbau und Verbund der Netze gewinnt vor dem Hintergrund der anstehenden Erweiterung große Bedeutung, so dass eine intensive Zusammenarbeit zwischen der EU und den beitriftswilligen Ländern, gerade in der Vorbereitungsphase besonders wichtig für eine gemeinsame Verkehrspolitik ist. Um diese Kooperation mit allen Partnern und mit Hilfe moderner Planungsmethoden zu erreichen, wurde im Jahr 1996 eine Verkehrsinitiative gegründet, das Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA). Das TINA Programm soll die Erweiterung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes auf die neuen Mitgliedstaaten vorbereiten.¹⁰

3.5. Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA)

Die TINA Korridore stellen die Weiterentwicklung der westeuropäischen Verkehrsachsen in und nach Mittel- und Osteuropa dar. Neben den sechs Beitrittskandidaten wurden bereits die weiteren Bewerberländer (Bulgarien, Lettland, Litauen, Rumänien, Slowakei), die in einem weiteren Schritt in die EU aufgenommen werden sollen, bei der Planung des TINA-Netzes berücksichtigt. Es identifiziert die Engpässe und stellt die dringend erforderlichen Maßnahmen nach ihren Ausbauprioritäten dar, die zur Schaffung eines leistungsfähigen europäischen Verkehrsnetzes notwendig

⁸ Vgl. Wissenschaftlicher Beirat beim BMVBW, 2001: Verkehrspolitische Handlungserfordernisse, S. 5

⁹ Vgl. Arbeitsgruppe des Generalsekretariats, Task-Force Erweiterung, 1999: Themenpapier Nr. 44

¹⁰ Europarl: Themenpapier Nr. 44; www.europarl.eu.int/enlargement/briefings/44a2_de.htm (8.07.02)

sind. Das Verkehrsnetz der MOEL weist in allen Bereichen große Defizite auf. Erhaltungsmaßnahmen wurden lange Zeit vernachlässigt, so dass der Zustand der Netze aller Verkehrsträger unzureichend. Ein lückenhaftes und ineffizientes Straßenverkehrsnetz, ein dichtes aber nur eingleisiges und auf zu geringe Geschwindigkeiten ausgelegtes Schienennetz und unzureichende Grenzquerungen sind nur einige Beispiele. Einen Vergleich der Dichte der Straßen- und Eisenbahnnetze zeigt Tabelle 1.

	Dichte der Straßennetze (ohne Ortsstraßen)		Dichte der Eisenbahnnetze	
	in m/km ²	In m/Einwohner	in m/km ²	In m/Einwohner
Polen	557	4,5	75	0,6
Rumänien	305	3,2	48	0,5
Tschechische Rep.	708	4,3	120	0,9
Ungarn	324	2,9	84	0,8
Zum Vergleich				
Deutschland	1799	7,9	117	0,5
EU 12	1137		55	

Tabelle 2: Dichte der Landverkehrsnetze in den Reformstaaten, Angaben von 1997

„Bei diesen Korridoren handelt es sich in erster Linie um Straßen-, Schienen-, und Wasserstraßenverbindungen zwischen den größeren Bevölkerungs- und Wirtschaftszentren. Die Korridore sind multimodal ausgelegt, sie sollen möglichst alle wichtigen Verkehrsträger in Betracht ziehen.“¹¹ Das TINA-Verkehrsinfrastrukturnetz enthält die im Jahre 1997 festgelegten 10 paneuropäischen Helsinki-Korridore:

- I. Helsinki – Tallinn – Riga – Kaunas – Warschau
Zweig Riga – Kaliningrad – Danzig
- II. Berlin – Warschau – Minsk – Moskau – Nizhny Novgorod
- III. Berlin/Dresden – Breslau – Lviv – Kiev
- IV. Berlin/Nürnberg – Prag – Budapest – Bukarest – Konstanta – Sofia – Thessaloniki – Istanbul
- V. Venedig – Triest/Koper – Ljubljana – Budapest – Uzgorod – Lviv mit
Zweig A: Bratislava/Zilina – Kosice – Uzgorod
Zweig B: Rijeka – Zagreb – Budapest
Zweig C: Ploce – Sarajevo – Osijec – Budapest
- VI. Danzig – Grudziadz/Warschau – Kattowitz – Zilnia mit
Zweig A: Kattowitz – Ostrava zum Korridor IV
- VII. Donau
- VIII. Durres – Tirana – Skopje – Sofia – Varna ("Via Egnatia", Römerstraße)
- IX. Helsinki – St. Petersburg – Moskau/Pskov – Kiev – Ljubasevka – Chisinau – Bukarest – Dimitrovgrad – Alexandroupoli mit

¹¹ Plehwe, D. [Hrsg.], 1998: Transformation der Logistik, S. 15

- Zweig A: Ljubasevka – Odessa
- Zweig B: Kiev - Minsk – Vilnius – Kaunas – Klaipeda/Kaliningrad
- X. Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Belgrad – Nis – Skopje – Veles – Thessaloniki mit
 - Zweig A: Graz – Maribor – Zagreb
 - Zweig B: Budapest – Novi Sad – Belgrad
 - Zweig C: Nis – Sofia zum Korridor IV nach Istanbul
 - Zweig D: Veles – Bitola – Florina

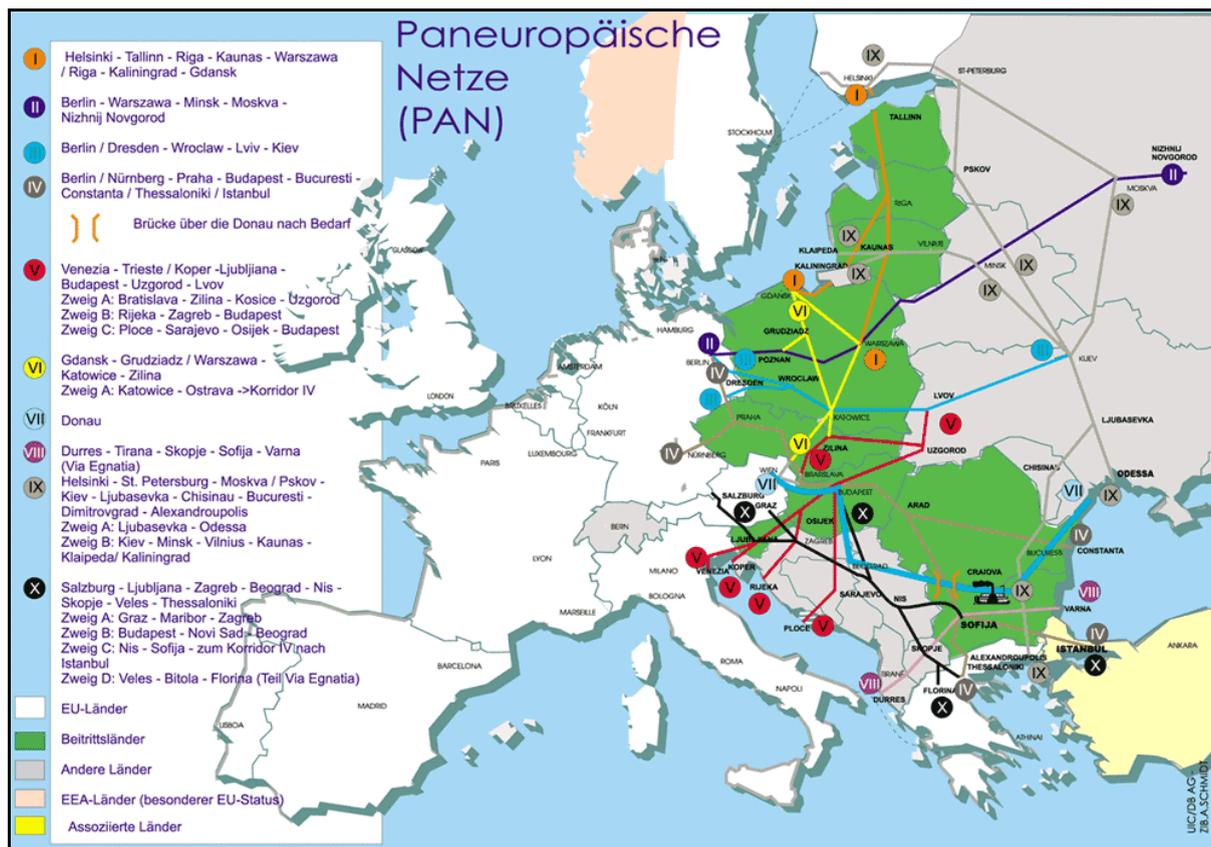


Abbildung 1: Die europäischen Verkehrskorridore in Mittel- und Osteuropa

Insgesamt umfassen die im Rahmen der TINA definierten Netze mit den zehn genannten Korridoren als Hauptachsen ca. 20.000 km Eisenbahnlinsen, 18.000 km Straßen, 38 Flughäfen, 49 Binnenhäfen und 13 Seehäfen.

Die Planung der Verkehrsinfrastruktur fand bislang auf nationaler Ebene statt. Mit der Schaffung eines europäischen Wirtschaftsraumes geht auch die Entwicklung eines europäischen Verkehrsnetzes einher, dass das Ziel verfolgt, die internationalen Verkehrsströme stärker zu berücksichtigen. Ferner sollen nunmehr auch die Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Transportarten Berücksichtigung finden.

Die Änderung der Betrachtungsweisen vom einzelnen Verkehrsträger zum gesamten Verkehrssystem und vom Nationalen zum Internationalen bringt zwangsläufig einige Reihe von Problemen mit sich. Dazu gehören Unterbrechungen zwischen den Verkehrsnetzen der einzelnen Länder, Engpässe innerhalb der Verkehrsträger sowie Probleme bei der wechselseitigen Nutzung der Infrastruktur. Solche Verkehrsengpässe stehen der weiteren wirtschaftlichen Integration und der weltweiten Konkur-

renzfähigkeit Europas offensichtlich entgegen. Die EU braucht daher ein einheitliches Konzept für den grenzüberschreitenden Verkehr.

Insbesondere in den Grenzlagen der beiden ehemaligen politischen Blöcke wurde die Verkehrsinfrastruktur zur Zeit des Kalten Krieges stark vernachlässigt. Misswirtschaft und Vernachlässigung von Investitionen haben aber auch zu einer insgesamt schlechten Verfassung der Verkehrsinfrastruktur in den betroffenen Ländern geführt.

Mit der Einbindung der MOEL in die TEN mit Hilfe der TINA soll nun ein effizientes transeuropäisches Verkehrsnetz geschaffen werden, das neben den Bedürfnissen der Verkehrsströme auch die gestiegenen Umweltinteressen berücksichtigt.

3.6. Verkehrliche Voraussetzungen in den Randgebieten

Die geografische Lage einer Region hat großen Einfluss auf ihre Entwicklung. Davon ist insbesondere die verkehrliche Erschließung erheblich betroffen. Randlagen an Grenzen, insbesondere an undurchlässigen Grenzen, wie sie zu Zeiten der Blockbildung bestanden, können für ganze Regionen erhebliche Nachteile mit sich bringen. Warentransfer und Personenverkehr zwischen Ost und West waren in diesen Randlagen politisch bedingt nur sehr eingeschränkt möglich. Die Verkehrsinfrastruktur in den Grenzregionen der Länder Deutschland und Österreich auf der einen und Polen, der Tschechischen Republik und Ungarn auf der anderen Seite ist wesentlich schlechter ausgebildet, als in zentralen Gebieten. Auch der Verkehr zwischen Polen und der DDR war stark eingeschränkt, da nur in den 70er Jahren ein visafreier Verkehr zwischen diesen Ländern möglich war. Erst mit dem Mauerfall nach 1989 kam es zu einer Intensivierung der deutsch-polnischen Beziehungen auf der staatlichen Ebene. Grenzüberschreitender Verkehr war nur sehr eingeschränkt und verbunden mit hohen Auflagen möglich.

Die in den Grenzregionen vorhandene Verkehrsinfrastruktur hat sich entsprechend der politisch vorgegebenen Absatzmärkte nur in Richtung des Landesinneren ausgebildet. Aus diesen Gründen weist die Infrastruktur in den Grenzregionen erhebliche Mängel auf, einerseits, weil der Ausbaustandard zur Grenze hin immer weiter abnimmt, andererseits, weil es an grenzüberschreitenden Verkehrswegen mangelt.

Ein Ziel der europäischen Verkehrsplanung ist die Berücksichtigung der Randgebiete in der EU. Die Konzentration der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur auf Korridore begünstigt die zentral gelegene Infrastruktur. Die verkehrliche Auswirkungen auf abseits der Korridore, Hauptachsen und Knoten liegenden Räume dürften ohne ergänzende Maßnahmen gering sein.

4. Marktöffnung und Liberalisierung

4.1. Wettbewerbsverzerrungen auf dem europäischen Verkehrsmarkt

Mit Öffnung der Grenzen und der wachsenden Bedeutung internationaler Verkehrsströme ergeben sich auch neue Wettbewerbsverzerrungen auf dem europäischen Verkehrsmarkt. Mit der Dienstleistungsfreiheit werden Tarifbindungen und bilaterale Verkehrsabkommen nicht nur für internationale Relationen immer bedeutungsloser. Transportunternehmen können ihre Dienstleistungen in anderen Ländern der Gemeinschaft zu den in ihren Herkunftsländern maßgeblichen Wettbewerbsbedingungen anbieten. Insbesondere die wesentlich günstigeren Fiskalabgaben und niedrige-

re Lohnkosten in den MOEL bedrohen die Transportunternehmen in den EU-Ländern.

Daher sehen die Unternehmen der Verkehrswirtschaft der Mitgliedsländer den fairen Wettbewerb durch die Erweiterung der Europäischen Union bedroht. Als Zugangsbedingung der Unternehmen aus den neuen Mitgliedstaaten fordert die Verkehrswirtschaft daher die

- Beschränkungen bei der grenzüberschreitenden Erbringung von Dienstleistungen aufgrund enormer Unterschiede im Lohnniveau. Dieses Problem könnte z.B. mit einem Kontingentsystem während einer mehrjährigen Übergangsphase gelöst werden.
- Beseitigung steuerlich bedingter Verzerrungen des Wettbewerbs, insbesondere im Bereich der Betriebsmittel (die Beseitigung dieser Differenzen ist auch von Seiten der jetzigen Mitgliedstaaten möglich, z.B. durch entsprechende Steuerentlastungen),
- Angleichung von Umwelt- und Sicherheitsstandards,
- Übergangsfristen und -regelungen als Wettbewerbskorrektiv bis zur endgültigen Übernahme und Umsetzung der gemeinschaftlichen Arbeits- und Sozialvorschriften,

Die Umsetzung dieser Forderungen wird aufgrund des Ausmaßes einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen. Der Ersatz der Fuhrparks durch neue, den europäischen Umwelt- und Sicherheitsbedürfnissen entsprechenden Fahrzeugen erfordert hohe Investitionen und kann nur kontinuierlich vollzogen werden. Auch die Anpassung der Steuern kann nur unter besonderer Berücksichtigung sozialer Belange vollzogen werden. Angestrebt wird eine Annäherung auf beiden Seiten.

Bei der Integration sind auch die sozial- und fiskalpolitischen Belange zu berücksichtigen. Insbesondere das starke Lohngefälle und die niedrigeren Steuersätze in den Beitrittsländern stellen eine große Bedrohung für die Unternehmen des Verkehrsgewerbes in den heutigen EU-Ländern da. Diesen muss eine längere Eingewöhnungszeit verschafft werden, bis sich das Lohnniveau in Polen, Tschechien, Ungarn und den übrigen Beitrittsländern zumindest dem EU-Durchschnitt angenähert hat.

Die Liberalisierung eines einheitlichen Verkehrsmarktes ohne gleichzeitige Anpassung (Harmonisierung) der nationalen Wettbewerbsbedingungen (Wettbewerbsparameter) benachteiligt die Verkehrsunternehmen anderer Mitgliedstaaten kosten-trächtigeren Bestimmungen über Technik, Sicherheit und Umweltschutz, höheren Abgaben und Steuern sowie strengeren Sozialvorschriften ausgesetzt sind.¹² Aufgrund des hohen Klärungsbedarfes stellt die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen also eine große Herausforderung dar.

4.2. Benutzungsgebühren für die Infrastrukturnutzung

Die Richtlinie 99/62/EG vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, deren Ziel die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen ist, sieht Kraftfahrzeugsteuern mit Mindest- und Höchstsätzen vor, die eine Differenzierung zugunsten der weniger umwelt-

¹² Vgl. Hahn, W., 2001: Wettbewerbsverzerrungen im europäischen Verkehr

verschmutzenden Fahrzeuge ermöglichen, Mautgebühren und Gebühren für die Benutzung von Autobahnen, Schnellstraßen, Brücken, Tunnels und Gebirgspässen.

Bei der Einführung von Straßenbenutzungsgebühren ist in erster Linie darauf zu achten, dass sich das Niveau solcher Gebühren aufgrund unterschiedlicher Einkommens- und Umsatzverhältnisse, insbesondere zwischen Ost und West, nur über einen längeren Zeitraum hinweg angleichen können.

5. Straßenverkehr

5.1. Straßeninfrastruktur

Das europäische Parlament hat zahlreiche Richtlinien verabschiedet, die den Verkehrssektor direkt (z.B. technische Standards) oder indirekt (z.B. Steuergesetze und Arbeitsrecht) betreffen. Mit dem Ziel des gemeinsamen Besitzstandes haben alle Beitrittskandidaten diese Richtlinien in ihr nationales Recht aufzunehmen. Diese betreffen z.B. Umweltkriterien für Fahrzeuge, Vorgaben für den Bau von Verkehrswegen, Verkehrsgesetze, Ausbildung und Lenkzeiten für Verkehrsteilnehmer, usw.. Nach der Übernahme dieser Gesetze muss auch die Einhaltung gewährleistet werden. Zahlreiche weitere Gesetze regeln die Schaffung von Aufsichtsämtern und Kontrollinstitutionen in den einzelnen Ländern.

Die größte Herausforderung für die Beitrittsländer ist die Anwendung der europäischen Standards bei der Straßenverkehrsplanung und im Straßenbau. Insbesondere sind bei der Planung und beim Bau nunmehr höhere Umweltstandards und die Berücksichtigung einer höheren Tragfähigkeit zu beachten. Die Umweltstandards sind in erster Linie beim Neu- und Ausbau der Verkehrswege zu beachten, während die in das TEN-Netz eingebundenen Straßen möglichst bald die vorgegebenen Tragfähigkeiten aufweisen sollen, um die normierten europäischen Achslasten aufnehmen zu können.

Durch die höheren Standards ergeben sich zwangsläufig auch höhere Kosten für die Planung und den Bau der Verkehrswege sowie die nachträgliche Umrüstung der Traglast. Insbesondere auf Polen und Ungarn mit ihrem relativ langen Streckennetz kommen somit hohe Kosten zu. Zwar können verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten durch die EU in Anspruch genommen, jedoch muss ein Großteil der Investitionskosten durch die Länder selbst übernommen werden. Aufgrund der Probleme in den öffentlichen Haushaltskassen können die geforderten Tragfähigkeiten nicht bis zum geplanten Beitrittstermin bereitgestellt werden. Daher sind den Beitrittsländern bei der Umsetzung realistische Übergangsfristen zu gewähren. Probleme ergeben sich dadurch für westliche Transportunternehmen, die Achslasten der europäischen Norm aufweisen.

5.2. Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr

Durch die Aufnahme weiterer Länder ändern sich auch die Außengrenzen der EU. Auf der einen Seite fallen für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den heutigen Mitgliedsländern und den Bewerberstaaten Grenzkontrollen weg, auf der anderen Seite werden zusätzliche, den europäischen Richtlinien entsprechende Kontrollen an den künftigen Außengrenzen notwendig.

Als problematisch könnte sich hier die Abwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs erweisen. Intensive Kontrollen der Fahrzeuge, der geladenen Güter und

der Fahrer nach den EU-Richtlinien führen zu langen Wartezeiten, wie sie von den Grenzen zwischen Deutschland und Polen oder der Tschechischen Republik bekannt sind.

Zur Abwicklung der Kontrollen an den EU-Außengrenzen nach den einheitlichen Grundsätzen des Schengener Abkommens von 1985 sind neue Stellen zu schaffen, die die intensivere Überprüfung der Identität von Personen, der Verkehrssicherheit von Fahrzeugen und der geladenen Waren gewährleisten können.

Die Durchlassfähigkeit an den Ostgrenzen wird zu einem bestimmenden Gradmesser. Sie wird sowohl durch die technische Leistungsfähigkeit der Grenzabfertigungsanlagen und Verkehrssysteme als auch durch die Anwendung unterschiedlicher administrativer und organisatorischer Fragen bei der Abfertigung von Gütern und Fahrzeugen bestimmt.

Investitionen in Abfertigungsanlagen und Staufflächen sind nicht nur abhängig von der Schnelligkeit und Flüssigkeit der grenz- und zolltechnischen Abfertigung der Güter und Fahrzeuge. Die Vereinfachung der Zollvorschriften an den polnischen Ostgrenzen kann nur ein langsamer und schrittweiser Prozess sein, weil hier die Einhaltung gründlicher Kontrollbestimmungen über Jahre Bestand haben wird.

5.3. Wettbewerb im Straßengüterverkehr

Die Transportpreise im Straßengüterverkehr liegen in den MOEL und GUS-Staaten derzeit rund 30% unter denen der EU. Dies hat zu einem starken Marktanteilsverlust insbesondere der deutschen Transportunternehmen geführt. Mittlerweile werden rund drei Viertel aller Straßengüterverkehrstransporte zwischen den EU- und den MOEL und GUS-Staaten von osteuropäischen Frachtführern abgewickelt.¹³

Jahr	Polen				Tschechische Republik			
	Einfahrt		Ausfahrt		Einfahrt		Ausfahrt	
	Anzahl	Anteil deutscher Lkw in %	Anzahl	Anteil deutscher Lkw in %	Anzahl	Anteil deutscher Lkw in %	Anzahl	Anteil deutscher Lkw in %
1995	915.523	14,5	908.179	15,0	969.037	14,9	990.707	15,6
1996	958.749	12,6	1.060.660	12,7	1.004.405	14,1	1.024.808	15,0
1997	1.117.521	11,3	1.264.618	11,2	1.043.208	13,6	1.063.265	14,0
1998	1.171.492	10,3	1.279.545	10,5	1.155.281	12,5	1.154.167	12,6
1999	1.203.266	9,2	1.288.452	9,5	1.279.206	11,0	1.274.239	11,2
2000	1.321.332	7,9	1.404.505	8,4	1.417.762	9,4	1.403.303	10,0
2001 ¹⁾	1.390.000	6,8	1.470.000	8,9	1.490.000	8,3	1.500.000	8,9

¹⁾ geschätzt

Tabelle 3: Anzahl der aus- und einfahrenden Lastkraftwagen 1995 – 2001 am Beispiel von Polen und der Tschechischen Republik¹⁴

¹³ Vgl. Wissenschaftlicher Beirat beim BMVBW, 2001: Verkehrspolitische Handlungserfordernisse, S. 5

¹⁴ Aus: Jahrespressebericht des Kraftfahrt-Bundesamt, 2002

Nach Angaben der Bundesregierung sind in den Gebieten an der polnischen und Tschechischen Grenze knapp 15.000 Betriebe der Gewerbebranche Güterkraftverkehr, Kraftwagenspeditionen und Kurierdienste mit über 100.000 Beschäftigten registriert. In Deutschland sind rund 40.000 Unternehmen im gewerblichen Güterverkehr tätig, die 380.000 Mitarbeiter, davon 260.000 Kraftfahrer beschäftigen. Die Verluste des deutschen Anteils an den grenzüberschreitenden Lkw-Transporten mit Polen und der Tschechischen Republik werden in Tabelle 2 deutlich.

Zwischen den EU Staaten und den Beitrittsländern besteht auf absehbare Zeit ein bedeutendes Lohngefälle. Laut dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) arbeiten die osteuropäischen Unternehmen und ihre Fahrer im internationalen Verkehr nicht weniger produktiv als ihre deutschen Konkurrenten. Ohne Zweifel wird die Konkurrenz auf den Transportmärkten zunehmen. Das darf aber nicht zu einem ruinösen Wettbewerb führen, weder für Unternehmen in den Beitrittsländern noch für Betriebe in der EU:

Ohne jede Übergangsregelung besteht die Gefahr, dass auch in den Beitrittsländern bestehende mittelständische Marktstrukturen bedroht werden. Auch seitens der Beitrittskandidaten werden in mehreren Bereichen Übergangsfristen gefordert (Maße und Gewichte, Berufszugang, Harmonisierung der Lkw-Abgaben etc.).¹⁵

Um die eigene Transportwirtschaft konkurrenzfähig zu halten, haben einige Länder Steuerentlastungen verschiedener Art erlassen. Einige Mitgliedstaaten haben die Mineralölsteuer für Dieselmotorkraftstoff gesenkt, Andere gewähren ihren Transportunternehmen Steuervorteile oder unterstützen sie mit Subventionen.

Mit der Konkurrenz aus den MOE-Ländern wird eine neue Preisrunde eingeläutet. Zu befürchten ist, dass sich die Finanzlage der Transportbetriebe in den westlichen Ländern weiter verschärfen wird. Gefordert wird eine einheitliche und transparente Steuerpolitik für das Transportgewerbe. Diese beinhaltet die Harmonisierung der Dieselsteuer und einheitliche Verrechnung der Lkw-Maut.

„Der enorme Personalkostenunterschied zwischen Bayern und Tschechien würde es zulassen, einen bayerischen Busfahrer durch zehn Tschechische zu ersetzen. Dieser gravierende Wettbewerbsvorteil der Anbieter aus den Beitrittsländern wird diesen ermöglichen, im ÖPNV und Reiseverkehr zahlreichen westlichen Unternehmen die Existenzgrundlage zu entziehen“.¹⁶

Auf dem Gebiet der Öffnung und Harmonisierung des EU-Arbeitsmarktes im Rahmen der EU-Osterweiterung wurde bisher ein Kompromiss erzielt, der eine maximale Übergangsfrist von 7 Jahren vorsieht. Innerhalb dieses Zeitraumes sollen bilaterale Vereinbarungen über die Freizügigkeit für Arbeitnehmer aus den Beitrittsländern verhindern, dass es zu Verwerfungen auf den Arbeitsmärkten der Mitgliedsstaaten kommt. Als flankierende Maßnahmen zum Schutz der Arbeitsmärkte in den Mitgliedsstaaten sollen die Vorschriften des sozialpolitischen Acquis Anwendung finden.¹⁷ Vor Ort übliche Tarife und Sozialleistungen auch für Arbeitnehmer aus den Beitrittsländern sollen helfen, Lohndumping zu vermeiden. Darüber hinaus sind Qualifikationsstandards zur Gleichstellung der Bewerber zu definieren.

¹⁵ Höltgen, D., 2001: EU-Erweiterung, Verkehrspolitik und Grenzregionen, S. 7

¹⁶ Schilling, H.: EU-Osterweiterung; <http://www.ibo-online.de/html/data/PM-1501.html> (10.07.02)

¹⁷ Vgl. Deutsches Verkehrsforum, 2002: Die deutsche Verkehrswirtschaft, S. 43

5.4. Soziale Wettbewerbsverzerrungen im Straßenverkehr

Allein die Verabschiedung von Sozialvorschriften reicht nicht aus. Vielmehr sind Kontrollen erforderlich, um die Einhaltung der Vorschriften zu überwachen. Die Kontrollqualität und Kontrollquantität variieren bereits in den Mitgliedsländern sehr stark. Bestrebungen nach einer Vereinheitlichung der Kontroll- und Ahndungsweisen konnten bisher nicht umgesetzt werden. Dieses in den Mitgliedsstaaten bekannte Problem wird mit dem Beitritt weiterer Länder, in denen diese Kontrollmechanismen erst im Aufbau befindlich sind, weiter verschärft.

Übergangsfristen bei der Arbeitszeit (Lenk- und Ruhezeit) und mangelnder Kontrolle wirken kontraproduktiv auf das Ziel nach einer höheren Verkehrssicherheit. Während die Arbeitszeit und die erstmals definierte „Nachtarbeitszeit“ für angestellte Fahrer deutlich eingeschränkt werden, sollen sogenannte „selbständige Fahrer“ mehrere Jahre von Neuregelungen des Arbeitsrechts verschont bleiben. Der Anreiz steigt deutlich, möglichst selbständige Fahrer und kein eigenes Fahrpersonal mehr einzusetzen, um flexiblere Fahrzeugumläufe zu erreichen oder im Zuge der Ostöffnung gleich auf MOE-Fahrzeuge auszuweichen. Für Fahrzeuge aus diesen Staaten werden weder die Beschränkung der Lenk- und Ruhezeiten noch die Arbeitszeitbestimmungen der EU zur Anwendung gebracht. Somit stehen neue Wettbewerbsverzerrungen zwischen EU-Transportunternehmen und solchen Unternehmen an, die zunächst aufgrund von Übergangsregelungen nicht dem EU-Regelungsbereich unterstehen.

Ungeklärt bleibt auch das Problemfeld Sozialdumping mit Fahrern aus MOE-Staaten. Diese Fahrer arbeiten sehr häufig ohne soziale Absicherung und meist auch ohne die erforderlichen arbeits- und aufenthaltsrechtlichen Genehmigungen. Neben unterschiedlichen Lohnniveaus zwischen den Mitglieds- und den Beitrittsländern sorgen niedrigere oder zum Teil gar nicht gewährte Sozialleistungen für eine Verstärkung des Gefälles bei den Kosten für Arbeitskräfte. Da kurzfristige Angleichungen unmöglich sind, müssen Übergangsregelungen gefunden werden, die den Interessen aller Beteiligten nachkommen.¹⁸

5.5. Kabotageregulungen

Die Abwicklung von Straßengüterverkehrsleistungen zwischen der EU und den MOE-/GUS-Ländern und Verkehren zwischen EU-Staaten ohne Durchfahrt durch das Heimatland wird durch das CEMT-Kontingent geregelt. Den MOE- und GUS-Staaten standen 1999 mit über 7.500 Genehmigungen mehr als die Hälfte der gesamten CEMT-Kontingentes zur Verfügung. Verglichen mit ihrem Anteil am Außenhandel mit Ländern der EU haben zahlreiche MOE- und GUS-Länder einen weitaus höheren Anteil an CEMT-Genehmigungen. Im Gegensatz dazu sinkt der deutsche Anteil am Straßengüterverkehr ständig.¹⁹

Die Europäische Kommission hat im November 2001 Übergangsregelungen vorgeschlagen, um den freien Zugang zu den nationalen Märkten der Mitgliedsstaaten für nicht gebietsabhängige Straßenverkehrsunternehmen (Kabotage) aus den derzeitigen Kandidatenländern nach dem EU-Beitritt um 4 bzw. 5 Jahre zu verschieben.

Der Zugang zu den nationalen Transportmärkten soll für die Dauer von vier Jahren für diejenigen Beitrittskandidaten beschränkt werden, die im Bereich des Straßen-

¹⁸ Schmidt, K., 2002: Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite, S. 56

¹⁹ Vgl. Wissenschaftlicher Beirat beim BMVBW, 2001: Verkehrspolitische Handlungserf., S. 6

transports entweder keine oder nur begrenzte Übergangsfristen beantragt haben (d.h. Tschechische Republik, Estland, Litauen und Slowakei) beziehungsweise für fünf Jahre für diejenigen Beitrittskandidaten, die längere Übergangsfristen im Bereich des Straßentransports beantragt haben (Ungarn, Polen).²⁰

Die grenzübergreifenden Tätigkeiten dürfen jedoch nicht zu schweren Störungen auf dem Verkehrsmarkt führen. Deshalb hat der Rat ein Marktbeobachtungssystem eingerichtet, damit auf den gestörten Märkten gegebenenfalls Schutzmaßnahmen ergriffen werden können. Bei Fehlentwicklungen werden demnach Maßnahmen ergriffen, die „eine weitere Zunahme des Kapazitätsangebots auf dem betreffenden Markt dadurch zu verhindern, dass der Zuwachs der Tätigkeit bestehender Verkehrsunternehmen eingeschränkt und der Marktzugang für neue Verkehrsunternehmen beschränkt wird.“²¹

Zur endgültigen Inkraftsetzung der Kabotageregelung sollten flankierende Maßnahmen im Bereich der Autobahngebühren erlassen werden, um die Erhebung von Gebühren für die Benutzung der Infrastruktur zu ermöglichen und gleichzeitig sicherzustellen, dass dies ohne Diskriminierung geschieht.²²

5.6. Führerscheinwesen

Die Richtlinie 91/439/EWG vom 29. Juli 1991 legt die Anforderungen an Gesundheit und Befähigung für die Bewilligung des Führerscheins fest. Form und Inhalt der Prüfung der theoretischen Kenntnisse sind in der Richtlinie 2000/56/EG für die einzelnen Fahrzeugklassen festgelegt. So umfasst die obligatorische Prüfung die Straßenverkehrsvorschriften, das Verhalten im Straßenverkehr (z.B. Sicherheitsabstände, Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer), die Sicherheitsausrüstungen der Fahrzeuge sowie das Fahren unter der Einwirkung von Alkohol oder Drogen.

Auf dem Gebiet des Führerscheinwesens scheint noch großer Handlungsbedarf zu bestehen, da insbesondere die wesentlich niedrigeren Anforderungen an die Berufskraftfahrer in den Beitrittsländern ein Risiko für die Verkehrssicherheit darstellen und zu Wettbewerbsverzerrungen im Verkehrsgewerbe führen.

Insbesondere Berufskraftfahrer sind Verkehrsteilnehmer mit einer besonderen Verantwortung. Schließlich erbringen sie eine hohe Fahrleistung und befördern Personen oder gefährliche Güter, die besonderem Schutz bedürfen. Risikofaktoren wie Übermüdung, zu hohe Geschwindigkeit, mangelnde Konzentration oder unsachgemäß gesicherte Güter sind häufige Unfallursachen. Aus diesem Grund ist eine entsprechende Fahrausbildung für diese Gruppe der Verkehrsteilnehmer von besonderer Bedeutung. Umso wichtiger ist die schnelle Umsetzung der europäischen Vorgaben hinsichtlich der Lehrinhalte für Berufskraftfahrer. Dazu ist zunächst das Personal der Ausbildungsinstitute mit diesen Lehrinhalten vertraut zu machen.²³

Darüber hinaus muss die Fahreignung insbesondere bei Verkehrsteilnehmern mit hoher Verantwortung regelmäßig überprüft werden. Die Kontrollhäufigkeit in den Mitgliedsländern variiert zur Zeit noch deutlich. Um Regelverstößen vorzubeugen, sind

²⁰ Vgl. Höltgen, D., 2001: EU-Erweiterung, Verkehrspolitik und Grenzregionen, S. 8

²¹ EWG Nr. 3916/90 des Rates vom 21. Dezember 1990

²² Europäische Union; <http://europa.eu.int/scadplus/leg/de/lvb/l24040.htm> (10.07.02)

²³ Kuratorium für Verkehrssicherheit: Spezialkurse für Berufskraftfahrer, www.kfv.at/2002/02-07-29.htm (10.07.02)

geeignete Regelungen bezüglich der Kontrollhäufigkeit und der Ahndung zu definieren.

Aber auch bei Besitzern von Führerscheinen zum Führen von Pkw sind die Anforderungen sehr verschieden. Obwohl der Europäische Computer-Führerschein mittlerweile in den Beitrittsländern weit verbreitet ist, bleibt die Frage zu klären, ob die notwendigen Anforderungen zur Verkehrsteilnahme der Führerscheininhaber gegeben sind. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind hier klare Regelungen über die Anforderungen an Fahrzeugführer zu treffen.²⁴

Ebenso wichtig sind einheitliche Vorgehensweisen bei der Ahndung und Sanktionierung von Fahrzeugführern, deren Fahreignung aufgrund von körperlichen Mängeln eingeschränkt ist. Insbesondere sind dazu einheitliche Erkennungsmethoden und Grenzwerte für Alkohol- und Drogenkonsum zu definieren und EU-weite Vereinbarungen zu Fahrerlaubnisentzügen und Bußgeldern zu treffen. Beispielsweise darf einem Fahrzeugführer, dem in einem EU-Land die Fahrerlaubnis aufgrund eines groben Verstoßes entzogen wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit in einem anderen Land keine neue gewährt werden.

5.7. Technische Normen und Überwachung

Durch den Binnenmarkt ist es – vor allem über die technische Normung – gelungen, mit Hilfe von über fünfzig Richtlinien sichere Fahrzeugausstattungen zu entwickeln (Pflicht zum Anlegen des Sicherheitsgurtes, Bestimmungen über die Beförderungen von gefährlichen Gütern, Verwendung von Geschwindigkeitsbegrenzungen für Lkw, standardisierter Führerschein und technische Überwachung aller Fahrzeuge).²⁵

Das Problem wird nicht allein in den Fahrzeugabmessungen liegen, für die wahrscheinlich großzügige Übergangsregelungen eingerichtet werden, sondern vielmehr in den Umwelt- und Sicherheitsbestimmungen, die in den MOEL in dieser Form bisher keine Anwendung gefunden haben. Um am europäischen Wettbewerb um Aufträge teilnehmen zu können, müssen Kraftfahrzeuge die neuen Umweltstandards erfüllen. Zum Schutze der Umwelt und aus Wettbewerbsgründen sollte es nicht darauf hinauslaufen, dass Transportunternehmen, die moderne Fahrzeuge einsetzen, die hohe Umweltstandards erfüllen, durch Billiganbieter mit alten Fahrzeugen und hohen Emissionen aus dem Markt verdrängt werden. Die Fuhrparks der Transportunternehmen müssen also dazu gebracht werden, Fahrzeuge im Wettbewerb einzusetzen, die diese Vorgaben erfüllen.

Die Harmonisierung der technischen Überwachung war Gegenstand mehrerer Richtlinien; die Letzte davon, nämlich die Richtlinie 96/96/EG vom 20. Dezember 1996, dient der Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten in diesem Bereich. Sie sieht eine obligatorische und regelmäßige Untersuchung von Kraftfahrzeugen, die der Personenbeförderung dienen, Kraftfahrzeugen, die der Güterbeförderung dienen, mit mindestens 4 Rädern (landwirtschaftliche Fahrzeuge sind ausgeschlossen), Anhängern und Sattelanhänger vor. Die Rechtsvorschrift umfasst auch die Untersuchung der Abgasemissionen und die Überprüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern für die Fahrzeuge, für die sie verbindlich vorgeschrieben sind. Derzeit wird ein Richtlinienvorschlag (KOM(98)117) geprüft, dessen Ziel die Einführung un-

²⁴ Vgl. Traxler, S., 2002: Der EG-Führerschein

²⁵ Vgl. Kommission der Europäischen Gemeinschaften, 2001: Weißbuch, S. 78

angemeldeter technischer Kontrollen auf der Straße ist, um bestimmte Mängel zu entdecken, die anlässlich der jährlichen Kontrolle bewusst verheimlicht werden.²⁶

5.8. Fahrzeugsicherheit im Straßenverkehr

Der prognostizierte Anstieg des Straßenverkehrs, speziell im Bereich des Schwerverlastverkehrs, erfordert konsequente und dauerhafte Anstrengungen zur Minimierung der Gefahren, die durch verkehrsunsichere Fahrzeuge entstehen. Im Jahr 2000 pasierten ca. 1,96 Millionen Lkw die deutsch/tschechische Grenze.²⁷

Zur Verringerung der Getöteten im Straßenverkehr wird insbesondere die Beachtung der geschaffenen, die Straßenverkehrssicherheit betreffenden, Richtlinien und Normen gefordert. Dies ist bisweilen auch für die Mitgliedsländer ein großes Problem, obwohl für viele dieser Punkte Übergangsfristen gewährt werden. Beispielsweise wurde die technische Überwachung von Fahrzeugen nicht nur in den Beitrittsländern, sondern auch in einigen Mitgliedsländern in der Vergangenheit stark vernachlässigt. Für die technische Überwachung zuständige Kontrollinstitutionen müssen erst noch geschaffen werden. Dem Überwachungspersonal müssen zunächst die europäischen Normen vermittelt werden.

Der vorhergesagten Zunahme der Verkehrsunfälle muss durch sichtbare Polizeipräsenz und verstärkte Kontrollen begegnet werden, bei tatsächlichem Eintritt einer Erhöhung muss die qualifizierte Bearbeitung sichergestellt sein. Zur Zeit unterliegt der aus der Tschechischen Republik kommende Lkw-Verkehr den ständigen Kontrollen durch Bedienstete der technischen Überwachung. Die Bedeutung der Tätigkeit dieser Gruppen ist anhand der Zahlen von zurückgewiesenen Lkw an der Grenze zu belegen. So wurden 2000 an der Grenze zu Tschechien knapp 14.000 Lkw beanstandet, mehr als der Hälfte wurde wegen extremer Mängel die Einreise verweigert.

Die zukünftige Kontrolle des Schwerverkehrs erfordert im Vergleich zu den bisherigen Kontrollen an den Grenzübergängen deutlich mehr „Mannstunden“. Der Zeit- und Personalaufwand für die mobilen Kontrollen ist aus folgenden Gründen um ein Vielfaches höher: Der Lkw wird im fließenden Verkehr festgestellt, es bedarf einer gewissen Nachfahrstrecke und einer geeigneten Anhalte- und Kontrollestelle. Zur Kontrolle ist mindestens eine Zwei-Mann-Besatzung erforderlich. Die logistischen Voraussetzungen für eine optimale Kontrolle fehlen (Grube, stationäre Waage, Beleuchtung technisches Gerät, Schutz bei schlechter Witterung etc.). Nach der Beanstandung des Fahrers, des Fahrzeugs oder der Ladung ist keine „Zurückweisung“ wie derzeit an der Grenze, möglich, sondern es ist ein erhöhter Zeitaufwand für eine Sicherstellung mit Abschleppung bzw. eine gesicherte Unterbindung der Weiterfahrt erforderlich. Ein erforderlicher Kontakt mit einem Unternehmer im Ausland, z.B. wegen Ablösung des Fahrers oder Verteilung der Ladung auf ein anderes Fahrzeug ist aus Gründen der Erreichbarkeit und der Sprachbarriere zeitintensiv.²⁸

Mangelnde Sicherheit betrifft nicht nur schwere Lkw, sondern auch Pkw und andere motorisierte Fahrzeuge, die in den MOEL registriert sind. Für viele dieser Fahrzeuge werden die schärferen Sicherheitsbestimmungen der EU das Aus bedeuten.

²⁶ Europarl: Binnenverkehr; http://www.europarl.eu.int/factsheets/4_5_4_de.htm (8.07.02)

²⁷ Keller, G.: Die Aufnahme neuer EU-Mitglieder – ein Problem für die innere Sicherheit; <http://www.eab-berlin.de/berichte/erweiterung0601/berichtkeller220601.PDF>, S. 4 (10.07.02)

²⁸ Keller, G.: Die Aufnahme neuer EU-Mitglieder – ein Problem für die innere Sicherheit; <http://www.eab-berlin.de/berichte/erweiterung0601/berichtkeller220601.PDF>, S. 4 (10.07.02)

Um soziale Konflikte in der Bevölkerung zu vermeiden, sind Übergangsregelungen zumindest für private Personenkraftwagen erforderlich, die das Ziel haben, Fahrzeuge, die nicht den Sicherheitsbestimmungen entsprechen, möglichst schnell aus dem Verkehr zu ziehen, aber die finanzielle Situation der Privathaushalte berücksichtigen.

6. Schienenverkehr

6.1. Engpässe im Schienenverkehr

Die Probleme des Schienenverkehrs in den Beitrittsländern liegen in den Folgen der unzureichenden Wartung und des jahrelangen Aufschubs dringend erforderlicher Reparaturen. Die Folgen sind Verspätungen, mangelhafter Service und Reisekomfort. Die Ursache liegt darin, dass in den letzten Jahrzehnten nicht ausreichend Finanzmittel zur Aufrechterhaltung der Bahninfrastruktur und der Betriebsmittel zur Verfügung gestellt werden konnten. Der Investitionsbedarf zur Beseitigung dieser Versäumnisse ist immens und die Aufbringung des Kapitals eines der größten Probleme für die Beitrittskandidaten.

Das Weißbuch der Europäischen Kommission empfiehlt die Nutzung der Infrastruktur zu optimieren. Es weist ausdrücklich auf die Diskrepanz der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur von Straßen und Schiene hin. Durch den Rückbau des Schienennetzes sind erhebliche Lücken entstanden, die auch zu Kapazitätseinbußen auf den Hauptstrecken geführt haben. Nach wie vor werden in den Beitrittsländern ca. 40 Prozent des Güterverkehrs auf der Schiene abgewickelt, gegenwärtige Prognosen des Weißbuches gehen aber von einem weiteren Rückgang des Schienenverkehrsanteils aus.²⁹

Bis zum jetzigen Zeitpunkt wurde Eisenbahninfrastruktur unter nationalen oder sogar regionalen Gesichtspunkten geplant und gebaut. Sie ist daher dem wachsenden internationalen Verkehr nicht gewachsen. Kapazitätsengpässe bestehen insbesondere auf den Verbindungen zwischen Ballungsräumen, wo sich unterschiedliche Verkehrsarten (Züge des Nah- und Fernverkehrs sowie des Güterverkehrs) das Netz teilen. Um diese Kapazitätsengpässe zu beseitigen, hat die Entwicklung eines leistungsfähigen internationalen Schienenverkehrsnetzes oberste Priorität. Nationale Maßnahmen sind bei der Planung im Interesse des transeuropäischen Netzes einzubinden.³⁰

Diese Forderung darf jedoch nicht dazu führen, dass Fördermittel der EU nur für internationale Großprojekte bereitgestellt werden. Dies würde auch die Vergabe nationaler, für den Verkehrsbereich vorgesehener Gelder beeinflussen, da diese bevorzugt für Projekte bereitgestellt werden, die anteilig auch aus weiteren Quellen finanziert werden. So besteht die Gefahr, dass Mittel die für erforderliche Streckenmodernisierungen oder der Schließung von Lücken auf Nebenstrecken dringend benötigt werden, für die Erfüllung europäischer Interessen aufgewendet werden, um Fördermittel aus Europa zu erhalten.

Die Notwendigkeit leistungsfähiger Fernverkehrsverbindungen ist unbestritten, jedoch ist zur Stärkung des Schienenverkehrs auch der Erhalt bzw. Ausbau des Nahverkehrsnetzes erforderlich. Nur mit Hilfe eines gut ausgebauten und auf den Fern-

²⁹ Vgl. Kommission der Europäischen Gemeinschaften, 2001: Weißbuch

³⁰ Umweltministerium Bayern: Nachhaltige Technische Infrastruktur;
www.umweltministerium.bayern.de/bereiche/entwick/bereiche/lep2001/datei31.pdf (8.07.02)

verkehr abgestimmten Zubringerverkehrs, können weitere Potentiale zu Gunsten der Schiene erschöpft werden.

6.2. Grenzproblematik

Der Sachverhalt im Eisenbahnverkehr ist ungleich komplizierter als im Straßenverkehr. Die Grenzen sind sowohl in administrativer/organisatorischer als auch in technischer Hinsicht Systemgrenzen. Zum Teil sind beim Grenzübertritt neue Frachtbriefe auszustellen. Dieser Prozess ist noch sehr zeitaufwendig. An seiner Verkürzung durch den Einsatz moderner Kommunikationsmittel wird gegenwärtig gearbeitet.

Die technische Leistungsfähigkeit wird beeinträchtigt durch

- Unterschiede in den Traktions-, Signalisations- und Sicherungssystemen,
- Unterschiede im Lichtraumprofil,
- Unterschiedliche Kupplungs- und Bremssysteme und
- Unterschiedliche Spurweiten.

Insbesondere die beiden letztgenannten Kriterien haben Einfluss auf den technologischen Verkehrsfluss. Sie erfordern eine Umrüstung der Fahrzeuge oder eine Umladung der Güter.

Für die wechselseitige Anpassung der Fahrzeuge an die unterschiedlichen Spurweiten wurde für die Systemgrenze Polen/Eisenbahn der ehemaligen Sowjetunion eine den spezifischen Bedingungen angepasste technische Lösung entwickelt und im Betrieb erprobt. Sie ist überall an dieser Systemgrenze einsetzbar und ermöglicht das Umspurten entsprechend konstruierter Fahrzeuge mit einer Durchfahrgeschwindigkeit von 25 km/h.³¹

Bei der Auswahl des Systems ist zu berücksichtigen, dass die Fahrzeuge hinsichtlich der Kupplungs-, Kraftübertragungs- und Bremseinrichtungen kompatibel sein müssen. Damit ist abzusehen, dass entsprechende Fahrzeuge unter Berücksichtigung auch anderer Kriterien des modernen Schienenfahrzeugbaus für diese Verkehrs erforderlich werden („Harmonisierung von Fahrzeugen“/integrierter Systemansatz).³²

6.3. Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes

Von besonderer Bedeutung für die Verwirklichung des transeuropäischen Netzes ist die Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, mit der ein normativer Rahmen geschaffen wird, der technische Spezifikationen der Interoperabilität (STI) mit obligatorischem Charakter und harmonisierte Normen enthält. Es handelt sich im wesentlichen um die Harmonisierung nationaler Rechtsvorschriften, die beim derzeitigen Stand auf verschiedenen Konzepten von Sicherheit, Schutz der Umwelt, der Gesundheit und der Verbraucher sowie des Betriebs basieren. Es ist hervorzuheben, dass die angenommenen Bestimmungen nicht nur den Anforderungen der Interoperabilität des Netzes entsprechen, sondern auch eine effektive Auftragsvergabe an

³¹ Umweltministerium Bayern: Nachhaltige Technische Infrastruktur; www.umweltministerium.bayern.de/bereiche/entwick/bereiche/lep2001/datei31.pdf (8.07.02)

³² Bischof/Dünkel, 2001: Chancen und Risiken im liberalisierten europäischen Verkehrsmarkt am Beispiel Ost-West-Verkehr 2010

alle Betreiber (vorgesehen in der Richtlinie 90/531/EWG vom 17. September 1990) ermöglichen. Diese Richtlinie wird ergänzt durch die Richtlinie 91/440/EWG vom 29. Juli 1991 über die Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft.³³

7. Luftverkehr

7.1. Der europäische Luftverkehrsmarkt

„Von allen Verkehrsträgern wies der Luftverkehr in den letzten 20 Jahren die größten Zuwachsraten auf. Die Verkehrsleistung in Personenkilometern hat seit 1980 im Durchschnitt um 7,4 % jährlich zugenommen, während sich das Verkehrsaufkommen auf den Flughäfen der 15 Mitgliedstaaten seit 1970 verfünffacht hat [...].

Fast 25 000 Flugzeuge durchfliegen Tag für Tag den europäischen Luftraum. Angesichts der steigenden Tendenz ist in den nächsten 10-14 Jahren mit einer Verdoppelung zu rechnen. Der Luftraum ist zwar groß, doch verursacht die Verkehrsdichte zunehmend Probleme. Die immer häufigeren Verspätungen sind ein deutliches Anzeichen für die Sättigung des Luftraums.“³⁴

Mit der EU-Osterweiterung und der damit einhergehenden Marktöffnung werden sich die Distanzen weiter vergrößern. Damit wird sich der Bedarf an Flugverbindungen im Personen- und Warentransfer weiter erhöhen.

Die Flugsicherungsdienste sind auf nationaler Ebene organisiert, so dass sich Verkehrsmanagementsysteme und -normen im Flugverkehr in der EU nach wie vor stark unterscheiden. Auf vielen europäischen Flügen werden mehrere Flugsicherungssysteme tangiert, wodurch sich eine nicht unerhebliche Gefahr ergibt. Aus diesem Grund zählt die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums zu den derzeitigen Prioritäten der Europäischen Union.³⁵ Mit Ausweitung der EU sind auch die Interessen der MOEL bei der Neuordnung des Flugsicherungswesens zu berücksichtigen.

7.2. Luftverkehrspolitik

„Die Luftverkehrspolitik ist durch die Bedingungen gekennzeichnet, die von der Gemeinschaft zum 1.1.1993 geschaffen worden sind. Ziel war die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrsrechts [...]. Die auf freien Wettbewerb abzielende Luftverkehrspolitik bildet somit auch für die Beitrittsstaaten den Rahmen, an dem sich sämtliche nationale Luftverkehrspolitiken zu orientieren haben. Die Beitrittsstaaten sind aufgefordert, innerstaatlich alle Hemmnisse abzubauen, die einer Verwirklichung der "Open Skies" über den Territorien Mittel- und Osteuropas entgegenstehen. Dass die Umsetzung dieser Forderungen schwierig ist, liegt angesichts konkurrenzarmer Szenarien auf den osteuropäischen Luftverkehrsmärkten klar auf der Hand. Allerdings standen die westeuropäischen Luftverkehrsmärkte vor der Liberalisierung Anfang der 90er Jahre zum Teil vor vergleichbaren Problemen. Auch hier wurde der Markt zu meist von staatlichen Luftfahrtunternehmen bestimmt, deren Privilegien mit der Zeit wegfielen. Es existieren jedoch auch Unterschiede. Während sich in Westeuropa der Liberalisierungsprozess auf der Grundlage langjähriger marktwirtschaftlicher Erfahrungen vollzog, können die früher vorwiegend kommunistisch geprägten Beitrittssta-

³³ Europarl: Binnenverkehr; http://www.europarl.eu.int/factsheets/4_5_4_de.htm (8.07.02)

³⁴ Vgl. Kommission der Europäischen Gemeinschaften, 2001: Weißbuch, S. 45

³⁵ Vgl. Kommission der Europäischen Gemeinschaften, 2001: Weißbuch, S. 45

ten nur auf begrenzte Kenntnisse bei der Gewährleistung eines freien Marktes zurückgreifen. Bei dieser Ausgangslage ist es von großer Bedeutung, dass sie die Liberalisierungserfahrungen der bisherigen Mitgliedstaaten analysieren und sodann zielgerichtet nutzen.“³⁶

7.3. Luftverkehrsrecht in den Beitrittsländern

„In den Beitrittsstaaten gilt ab dem Beitritt das Luftverkehrsrecht der EG. Es besteht aus den Verordnungen (VO) 2407, 2408, 2409, 2410/92 und ergänzenden Verordnungen. [...] Das Luftverkehrsrecht ist Teil des im Kapitel 9 der Beitrittsverhandlungen zusammengefassten Verkehrsrechts. Die Verhandlungen zum Luftverkehr begann die Kommission im Jahre 1996. Dabei war es zunächst erforderlich, die Lage auf dem jeweiligen Luftfahrtsektor auszuloten und den Rahmen für den Marktzutritt zu diskutieren. Gleichzeitig besuchten Vertreter der Vereinigung der Luftfahrtbehörden (JAA) die Beitrittsstaaten und überprüften die Luftsicherheitsstandards.

Aus den Unterlagen zur Beitrittsvorbereitung sind keine Probleme beim Luftverkehrsrecht zu entnehmen, sodass mit Übergangsbestimmungen in diesem Bereich nicht zu rechnen ist. Somit ist die VO uneingeschränkt und unmittelbar anzuwenden. [...]

Das Gemeinschaftsrecht ist auf eine wirksame Anwendung durch geeignete Verwaltungseinrichtungen und die Justiz angewiesen. Dies erfordert die Schaffung leistungsfähiger Behörden und ein vergleichbares Niveau der Überwachungsmaßnahmen. Bei der Einrichtung der Verwaltungsbehörden sind in den Ministeriumsaufbau eingegliederte Verwaltungseinheiten, aber durchaus auch andere Behördenmodelle denkbar. Im Vordergrund muss in jedem Fall die Schaffung der technischen und administrativen Voraussetzungen einer effektiven Behördenarbeit stehen, wozu auch ausreichendes Personal mit entsprechender Qualifizierung gehört. Von der Kommission wird außerdem zutreffend betont, dass auch Wirtschaftsorganisationen und Verbände als Teil der Zivilgesellschaft einzubeziehen sind.

Angesichts dessen sind die Beitrittsstaaten aufgerufen, zu bestimmen, welche Behörde für die Erteilung der Betriebsgenehmigung zuständig ist. Daneben ist es angezeigt, für die von der VO nicht geregelten Teile des Verwaltungsverfahrens, Durchführungsbestimmungen zu erlassen. Diese können etwa die Konkretisierung der Antragsunterlagen und darüber hinaus alle Verfahrensfragen beinhalten, die die Prüfung der Voraussetzungen, die Vorbereitung und den Erlass der Betriebsgenehmigung betreffen. Auf eine nationale Norm, die einen inhaltlichen Bezug zu den Genehmigungsvoraussetzungen der VO herstellt, sollte hingegen verzichtet werden. Sinnvoll und zulässig ist allenfalls eine Norm, die darauf hinweist, dass für die Zulassung von in der Gemeinschaft niedergelassenen Luftfahrtunternehmen allein die Genehmigungsvoraussetzungen der VO gelten.“³⁷

8. Binnenschifffahrt

In den Bestrebungen der EU nach einem integrierten Verkehrssystem spielt auch die Binnenschifffahrt eine große Rolle. Da die Wasserwege noch hohe Kapazitätsreserven aufweisen, wird der Binnenschifffahrt eine besondere Bedeutung beigemessen.

³⁶ Schladebach, M., 2002: Die Betriebsgenehmigung für Luftfahrtunternehmen im europäischen Luftverkehrsrecht, S. 22

³⁷ Schladebach, M., 2002: Die Betriebsgenehmigung für Luftfahrtunternehmen im europäischen Luftverkehrsrecht, S. 23

sen. Die Vorteile des Binnenschiffsverkehrs liegen in der Energieeffizienz, der niedrigen Unfallzahlen und des geringen Lärms. „Auf geeigneten Strecken stellt der Binnenschiffsverkehr somit eine sehr wettbewerbsfähige Alternative zum Straßen- und Schienenverkehr dar, der im Zuge der Erweiterung der Europäischen Union zu einer erheblichen Entlastung der Ost-West-Verkehrsachsen beitragen könnte.“³⁸ Notwendige Modernisierungsmaßnahmen der Binnenschiffverkehrswege und die Bereitstellung effizienter logistischer Verladestellen sind zur Nutzung der vorhandenen Kapazitätsreserven weiter voranzutreiben.

Bei jeder Maßnahme ist zu berücksichtigen, dass Flüsse sensibel auf Eingriffe reagieren und daher sorgfältige und ausgewogene Planungen in ökologischer Hinsicht für eine Realisierung sind. Bei Maßnahmen zur Steigerung des Transportanteils der Binnenschiffahrt sind die ökologischen Funktionen der Fließgewässer zu erhalten bzw. durch geeignete begleitende Maßnahmen auszugleichen. Dass diese Belange in der Vergangenheit nicht immer ausreichend Berücksichtigung fanden, zeigen die Hochwasserstände der letzten Zeit.

Die Mitgliedsstaaten der EU haben mit den MOE-Staaten, mit denen sie ein gemeinsames Wasserstraßennetz verbindet, bilaterale Verträge über den Binnenschiffsverkehr abgeschlossen. Diese regeln vor allem, dass der Wechselverkehr zwischen diesen Staaten hälftig geteilt wird, die Frachtpreise festgelegt werden und die Kabotage unter Erlaubnisvorbehalt steht.³⁹

„Die Verstöße gegen diese Verträge wurden bisher von den jeweiligen Bundesregierungen, insbesondere im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Polen hingenommen. So beträgt die deutsche Quote im Wechselverkehr mit Polen nur 10 Prozent.“⁴⁰

Die Gründe liegen vor allem darin, dass polnische Unternehmen die vereinbarten Preise nicht einhalten, während deutsche Unternehmen von den Preisbehörden kontrolliert werden. Sie stehen also vor der Frage, entweder bei festgestellten Verstößen gegen die festgesetzten Preise sanktioniert zu werden oder auf Ladung zu verzichten.

9. Öffentlicher Nahverkehr

Probleme bei der Netzgestaltung und der Koordination von ÖPNV-Linien in Grenzgebieten der Nahverkehrsregionen (Verkehrsverbünde, Städte und Gemeinden) sind aus Deutschland hinlänglich bekannt. Damit der ÖPNV in Konkurrenz zum Individualverkehr auch im Grenzverkehr bestehen kann, sind länderüberschreitende Nahverkehrsverbindungen zu entwickeln. Dies erfordert Kooperationen der für den Nahverkehr zuständigen Institutionen verschiedener Staaten. Neben Interessenskonflikten können dabei auch Sprachbarrieren Probleme darstellen.

Bei der Vergabe von Dienstleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr sind auch die unterschiedlichen Kostenstrukturen der Verkehrsbetriebe verschiedener Staaten zu berücksichtigen. Ein offener Wettbewerb würde ein ungleiches Chancenverhältnis zugunsten der Nahverkehrsunternehmen aus den Beitrittsländern darstellen. Nach Art. 4 der Europäische Kommission sollen vor Ort übliche Arbeits- und So-

³⁸ Vgl. Kommission der Europäischen Gemeinschaften, 2001: Weißbuch, S. 48

³⁹ Europarl: Binnenverkehr; http://www.europarl.eu.int/factsheets/4_5_4_de.htm (8.07.02)

⁴⁰ von Haus, G., 2001: Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite aus Sicht der Verkehrsträger: Binnenschiffahrt, S. 94

zialstandards Vergabekriterium für die Erbringung von Leistungen werden. Gerade für die Vorbereitung der Ost-Erweiterung der Europäischen Union ist ein Tariftrugesetz wichtig: Ein Busfahrer in Dresden erhält ca. 11 EURO, sein tschechischer Kollege 3-4 EURO. Damit hat der Verkehrsbetrieb in Dresden im Wettbewerb keine Chance in Sachsen.⁴¹

Ferner sind Ausgleichszahlungen für defizitär betriebene Linien zwischen den Ländern zu regeln. Ziel sollen grenzüberschreitende Verkehrsverbünde sein, die an die bestehenden Verbünde Deutschlands und Österreichs anknüpfen, um den zu erwartenden Pendlerverkehr in verkehrspolitisch sinnvolle Bahnen zu lenken.

10. Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

10.1. Finanzbedarf

Der für den Ausbau des Verkehrsnetzes benötigte Finanzbedarf wird von der EU auf ca. 400 Mrd. Euro geschätzt, 110 Mrd. Euro werden für vorrangige Projekte benötigt. Angesichts der geringen zur Verfügung stehenden Gemeinschaftsmittel muss der Großteil der Finanzierung von den Mitgliedsstaaten aufgebracht werden.

Für die Realisierung des Basisnetzwerkes der TINA wird im Zeitraum von 1998 bis 2015 mit einem Finanzbedarf von 92 Mrd. Euro gerechnet, wovon ein Großteil von den Beitrittskandidaten aufzubringen ist. Dies setzt voraus, dass die TINA-Länder jährlich etwa 1,5% ihres Sozialproduktes für den Ausbau ihrer Fernverkehrswege aufbringen müssen. Verglichen mit den Ausgaben der EU-Mitgliedsstaaten, die im Durchschnitt weniger als 1% ihres Bruttosozialproduktes in die Verkehrswege investieren, stehen die MOEL damit vor einer großen Herausforderung.⁴²

Infrastrukturinvestitionen werden aus den nationalen Haushalten und verschiedenen Gemeinschaftsprogrammen finanziert. Doch gelten für die Haushaltslinien der Programme INTERREG, RTE, PHARE, TACIS und MEDA ganz unterschiedliche Regeln. Ein koordinierter Ansatz für alle gesamteuropäischen Verkehrskorridore und –gebiete wäre wünschenswert. Der sich in eine umfassendere Koordinierung mit internationalen Finanzierungsorganisationen einfügen könnte.⁴³

Zur Finanzierung des Ausbaus der sogenannten Kreta-Korridore müssen die durchschnittlichen Investitionen der MOEL in ihre Verkehrsinfrastruktur von derzeit 1,0 auf künftig 1,5% ihres BSP gesteigert und im Zuge der Verbesserung der Wirtschaftslage auf etwa 10 Mrd. Euro jährlich aufgestockt werden.⁴⁴

Zum Vergleich: Die derzeitigen Mitgliedstaaten der EU bringen jährlich rund 2% ihres BIP für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf. Darüber hinaus muss auch die EU umfangreichere Mittel zur Verfügung stellen. Viele Milliarden Euro werden in den nächsten 10 Jahren in Form von Zuschüssen, und ähnlich hohe Beträge in Form von Darlehen der Europäischen Investitionsbank und anderer internationaler Finanzinstitutionen (IFI), in die 10 mittel- und osteuropäischen Kandidatenländer fließen. Doppelt so viel muss jedoch von den Kandidatenländern selbst aufgebracht werden.

⁴¹ Europarl: <http://europa.eu.int/scadplus/leg/de/lvb/124207.htm> (8.07.02)

⁴² Vgl. Wissenschaftlicher Beirat beim BMVBW, 2001: Verkehrspolitische Handlungserf., S. 8

⁴³ Europäische Union: Transeuropäische Netze; www.europa.eu.int/scadplus/leg/de/lvb/124185.htm (8.07.02)

⁴⁴ Vgl. Wissenschaftlicher Beirat beim BMVBW, 2001: Verkehrspolitische Handlungserf., S. 8

10.2. Finanzierungsmöglichkeiten für die Beitrittsländer

10.2.1. PHARE

Seit Beginn der Förderperiode 2000 bis 2006 konzentriert sich dieses Programm vorrangig auf zwei Bereiche:

- a) den Aufbau der Institutionen und
- b) die Investitionsförderung.

Entsante EU-Experten sollen die Länder in die Lage versetzen, den gemeinsamen Besitzstand zu übernehmen, anzuwenden und durchzusetzen. In vielen Schlüsselbereichen können nur Fachleute aus den Mitgliedsstaaten das benötigte Fachwissen weitergeben.

Die PHARE Unterstützung für die Investitionsförderung konzentriert sich auf folgende für den Verkehrsbereich relevanten Bereiche:

- Kofinanzierung für größere Infrastrukturprojekte
- Unterstützung bei der Anwendung von Gemeinschaftsvorschriften, u.A. in den Bereichen Verkehrssicherheit, Sozial- und Arbeitsrecht und Umwelt.

10.2.2. TEN-Finanzhilfeausschuss

Trotz der zahlreichen Fördermöglichkeiten durch die EU stellt die Finanzierung der Maßnahmen das Hauptproblem dar. Dies machen die von der Kommission veranschlagten Investitionen in Höhe von fast 500 Mrd. Euro deutlich, die allein zur Realisierung der 106 TEN-Projekte benötigt werden. Für den Zeitraum 2000 bis 2006 wird ein Budget für TEN-Projekte in Höhe von 4,6 Mrd. Euro bereitgestellt, wovon etwa 4,2 Mrd. Euro für Verkehrsprojekte verwendet werden sollen. Diese Mittel sollen in erster Linie zur Vollendung der vom Europäischen Rat 1994 in Essen verabschiedeten vorrangigen Verkehrsprojekte verwendet werden.

Die Förderung der TEN-Projekte durch die Union deckt meist nur einen geringen Anteil der Gesamtkosten (außer bei einigen Projekten, die durch andere Fördermaßnahmen bezuschusst werden). Ein großer Teil der Mittel muss somit von der öffentlichen Hand des jeweiligen Landes aufgebracht werden.

10.2.3. Europäische Investitionsbank (EIB)

Eine weitere Finanzierungsmöglichkeit für Verkehrsprojekte bietet die Europäische Investitionsbank (EIB). Sie ist die Finanzierungsinstitution der Europäischen Union und gewährt langfristige Darlehen für Investitionen, die eine ausgewogene wirtschaftliche Entwicklung und Integration der Union fördern. Die EIB ist eine flexible und kostengünstige Finanzierungsquelle. Im Jahr 1999 genehmigte der Verwaltungsrat der EIB insgesamt 4,8 Mrd. Euro zur Förderung von des TEN-Projekte im Bereich Verkehr. In den MOEL beliefen sich die von der EIB unterzeichneten Verträge für Projekte in Verbindung mit den 11 Verkehrskorridoren, die auf den paneuropäischen Verkehrskonferenzen in Kreta und Helsinki genehmigt wurden, auf 1,3 Mrd. Euro.

10.2.4. ISPA (*Instrument for Structural Policies for Pre-accession*)

Aufgabe der ISPA ist es, die MOEL mit EU-Politiken und –Verfahren vertraut zu machen, die bei der Anpassung an die gemeinschaftlichen Umweltnormen zu unterstützen und das transeuropäische Verkehrsnetz auszubauen bzw. den Anschluss an dieses Netz herzustellen. Für den Zeitraum von 2000 bis 2006 wurde SPA mit insgesamt 7,28 Mrd. Euro ausgestattet, wovon nur ein Teil in Verkehrsprojekte investiert wird. Die ISPA-Förderung beschränkt sich auf Großprojekte mit einem Volumen von über 5 Mio. Euro von denen signifikante Auswirkungen zu erwarten sind. [1]

Bei der ISPA geht es „nicht darum, einzelne, ad hoc ausgewählte Projekte zu subventionieren. ISPA soll vielmehr einen strategischen Einfluss auf die nationalen Investitionspläne haben, es sollte wie ein Katalysator wirken, der andere Prozesse anregt und eine Art Kettenreaktion auslöst.“

10.3. Public Private Partnerships

Es ist offensichtlich, dass die Regierungen die notwendigen Infrastrukturinvestitionen heute nicht mehr alleine mit öffentlichen Mitteln bestreiten können, und dass dafür auch privates Kapital mobilisiert werden muss. Dazu werden Private Public Partnerships (PPP) gegründet. Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Transeuropäischen Netze werden PPP wie folgt definiert: „Eine öffentlich private Partnerschaft (PPP) ist eine Partnerschaft, die zwischen verschiedenen Behörden und öffentlich-rechtlichen Körperschaften auf der einen Seite und juristische Personen des Privatrechts auf der anderen Seite zum Zweck der Konzipierung, der Planung, des Baus, der Finanzierung und/oder des Betriebs eines Infrastrukturprojekts eingegangen wird.“⁴⁵ Die Schwierigkeit bei liegt bei den „PPP’s“ v.a. in der Festsetzung der Infrastrukturbenutzungsgebühren und dem fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern. Lediglich betriebswirtschaftliche Betrachtungen zur Sicherstellung eines „return of investment“ würden zu Wettbewerbsnachteilen gerade für jene umweltfreundlichen Verkehrsträge führen, die gefördert werden sollen.

10.4. Konflikte bei der Vergabe von Beihilfen

Die Vergabe der genannten Beihilfen führt zwangsläufig zu Konflikten, insbesondere dann, wenn für ein Projekt mehrere Finanzierungsmöglichkeiten in Anspruch genommen werden.

Der Europäische Verband für Verkehr und Umwelt kritisiert, dass Beihilfen, die für Verkehr und die regionale Entwicklung zur Verfügung stehen, nicht dazu beitragen, ein umweltfreundliches Verkehrssystem aufzubauen. Der ISPA-Fond fördert vorrangig größere Projekte ab 5 Mio. Euro, die zur nachhaltigen Entwicklung beitragen. Da aber kein Projekt allein aus ISPA-Mitteln finanziert werden kann, müssen andere Finanzierungsmöglichkeiten ausgeschöpft werden. In der Regel werden dazu Darlehen westlicher Kreditgeber (größter Geldgeber ist die EIB) in Anspruch genommen, die in erster Linie an der Rendite und weniger an der Nachhaltigkeit der Projekte interessiert sind. Somit gerät der Aspekt der Umweltverträglichkeit dieser Projekte hinter den der Rentabilität in den Hintergrund. Auf diese Weise wird die Vergabe von Gel-

⁴⁵ Vgl. Europäisches Parlament, Arbeitsgruppe des Generalsekretariats, Task-Force Erweiterung, 1999: Themenpapier Nr. 44

dem für Projekte gefördert, die sichere Gewinne versprechen, etwa den Rückbau der Eisenbahnnetze und den Abbau von Personal im Schienenverkehr.⁴⁶

11. Länderspezifische Probleme

Während die Verkehrswege in den MOEL mit den Systemen der anderen europäischen Staaten vollständig verbunden waren, orientierte sich die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur nach dem zweiten Weltkrieg auf die damalige politische Lage und Staatsordnung. Auf manchen Gebieten erreichte sie das internationale Niveau, doch war die ganze Verkehrspolitik auf die starke Expansion der Schwerindustrie und entsprechend hohe Volumina der Verkehrsleistungen gerichtet. Den Qualitätsmerkmalen des Verkehrs und besonders des Personenverkehrs sowie dem Service für Reisende wurde nur wenig Aufmerksamkeit gewidmet.

Neben der Modernisierung der Verkehrswege und dem damit verbundenen hohen finanziellen Aufwand haben die MOEL auch die Übernahme des europäischen Besitzstandes zu bewältigen. Die Entwicklung bei der Sanierung der Infrastruktur und der Umsetzung der Vorgaben der europäischen Kommission sind in den einzelnen Ländern unterschiedliche Fortschritte zu verzeichnen. Hauptursachen für die unterschiedliche Entwicklung sind u.a. die politischen Rahmenbedingungen in den Ländern oder die geografische Lage. Im Folgenden sollen die länderspezifischen Besonderheiten kurz dargestellt werden.

11.1. Polen

Bei der Verabschiedung neuer Gesetze in fast allen Bereichen des gemeinschaftlichen Besitzstandes wurden in Polen in letzter Zeit Fortschritte erzielt.

Hinsichtlich der Transeuropäischen Verkehrsnetze ist als wichtigste Entwicklung im Jahre 2001 die Verabschiedung des "Programms zur Anpassung des polnischen Straßennetzes an die Standards der Europäischen Union" im März zu nennen. Danach sollen in Polen bis 2015 rund 15.000 Straßenkilometer für Fahrzeuge bis zu 115 kN/Achslast tauglich gemacht werden. Dieses Programm muss in Punkto Prioritätensetzung bei den verschiedenen Bauarbeiten sowie hinsichtlich des Finanzierungsplans noch genauer definiert werden.

Was neue Infrastrukturmaßnahmen im Straßensektor angeht, so wurden an den Paneuropäischen Verkehrskorridoren II, III und VI Bauarbeiten ausgeführt. Finanziert wurden diese aus dem Staatshaushalt, aus EIB-Darlehen und aus dem Programm Phare.

Im Landverkehr wurden gute Fortschritte bei der Verabschiedung neuer Gesetze zum Straßenverkehr erzielt. Ein wichtiger Schritt war die Verabschiedung des Gesetzes über den Straßengüterverkehr, mit dem hinsichtlich des Marktzugangs die Rechtsangleichung an den EG-Besitzstand vollzogen und der Aufbau der nötigen Verwaltungsstrukturen ermöglicht wird. Im August wurde das Arbeitszeitgesetz für Fahrer verabschiedet. Auch in den Bereichen Steuerharmonisierung (Verabschiedung des Gesetzes über Steuern und Kommunalabgaben) und technische Anforderungen (Einbau und Gebrauch von Fahrtenschreibern) sind gewisse Fortschritte zu verzeichnen. Im Dezember 2000 unterzeichnete Polen das Europäische Übereinkommen über den grenzüberschreitenden gelegentlichen Passagiertransport in Bus-

⁴⁶ Verband für Verkehr und Umwelt: T&E Bulletin Mai 2001

sen (INTERBUS). Mit dessen Umsetzung wird eine teilweise Rechtsangleichung an die Vorschriften des gemeinschaftlichen Besitzstandes für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste erreicht.

Im Bereich des Schienenverkehrs trat im Januar 2001 ein neues Schienenverkehrsgesetz in Kraft, mit dem verschiedene Elemente des gemeinschaftlichen Besitzstandes zur Entwicklung der Eisenbahnen der Gemeinschaft und zur Lizenzvergabe in polnisches Recht umgesetzt werden. Dieses Gesetz ebnet den Weg für die Schaffung des Eisenbahnverkehrsamtes, das für Verkehrsregelung und Verkehrstechnik, Eisenbahnaufsicht und Verkehrssicherheit zuständig sein wird. 2001 beschloss Polen, den hauptsächlich auf Eisenbahnfrachtdienste im Inland spezialisierte Eisenbahnunternehmen, die den Betrieb noch nicht aufgenommen haben, die Lizenz zu entziehen. Diese Maßnahme wurde in manchen Kreisen wegen mangelnder Transparenz kritisiert. Im September wurde eine Verordnung über Mittelzuweisungen für Eisenbahnunternehmen verabschiedet. Darüber hinaus hat Polen mit der Umstrukturierung der nationalen Eisenbahngesellschaft PKP begonnen, nachdem das Gesetz über die Kommerzialisierung, Umstrukturierung und Privatisierung der PKP (Polnische Staatsbahn) in Kraft getreten war. Dieses Gesetz schafft die Rahmenbedingungen für die Gründung von unabhängigen Gesellschaften für die Verwaltung der Bahninfrastruktur, für den Personenverkehr und für die Bahnfracht, wobei die PKP in eine Holdinggesellschaft umgewandelt wird.

Ein Fortschritt im Sektor Binnenschifffahrt wurde mit dem Inkrafttreten des Gesetzes über die Binnenwasserstraßen im April 2001 erzielt. Mit diesem Gesetz wird der gemeinschaftliche Besitzstand über die Anerkennung von Schifffahrtslizenzen, Zugang zum Beruf, Angleichung der Bedingungen und gegenseitige Anerkennung von Schifferpatenten umgesetzt.

Im Bereich des Luftverkehrs beschränken sich die Fortschritte auf den Ausbau der Hauptkommission für die Untersuchung von Flugzeugunglücken, die Unabhängigkeitsstatus erhielt. Die Verhandlungen zwischen der EG und Polen über das multilaterale Übereinkommen über den Gemeinsamen Europäischen Luftverkehrsraum (ECAA) wurden im Dezember 2000 abgeschlossen.

Im Seeverkehr hat Polen wichtige Gesetze zu Sicherheitsfragen verabschiedet. Im Januar 2001 trat das Gesetz über Sicherheit zur See in Kraft. Es schafft die rechtliche Grundlage für Schiffskontrollen und die damit zusammenhängende Tätigkeit der Schifffahrtsämter, staatliche Hafenkontrollen und eine Mindestausbildung für Seeleute. Darüber hinaus erließ der Verkehrsminister eine Verordnung über Ausbildung, berufliche Qualifikation, Schiffswache und die Zusammensetzung der Mannschaft von unter polnischer Flagge fahrenden Schiffen. Nach den im Rahmen der Pariser Absichtserklärung für das Jahr 2000 erstellten Statistiken betrug der Anteil der bei staatlichen Hafenkontrollen beschlagnahmten Schiffe 4,8 % gegenüber 5,1 % im Jahre 1999. Im Vergleich dazu beträgt der Durchschnitt für EU-Fahrzeuge für das Jahr 2000 3,9 %.

Zwar hat sich der Stand der Angleichung Polens an den gemeinschaftlichen Besitzstand im Verkehrssektor insgesamt verbessert, doch muss Polen für den Luftverkehr noch die grundlegenden Gesetze zur Schaffung der nötigen Verwaltungsstrukturen verabschieden und für alle Verkehrsarten Durchführungsbestimmungen erlassen.

Außerdem muss Polen die erheblichen Investitionen, die in der Straßen- und Schieneninfrastruktur anstehen, weiter vorbereiten (und vor allem dafür sorgen, dass die polnischen Straßen den Achsgewichtsstandards der EG-Fahrzeuge entsprechen).

Beim Straßenverkehr kann sich die Arbeit nach der Verabschiedung des einschlägigen Gesetzes darauf konzentrieren, den EG-Besitzstand in polnisches Recht umzusetzen und anzuwenden und dabei die Angleichung an die technischen und sicherheitsbezogenen Gemeinschaftsbestimmungen in den Mittelpunkt zu stellen. Hohe Priorität gebührt der Schaffung der nötigen Verwaltungskapazität im Straßengüterverkehr, vor allem der Errichtung des Aufsichtsamts für den Straßengüterverkehr.

Was den Schienenverkehr betrifft, so sieht sich Polen vor eine doppelte Aufgabe gestellt: Die Umstrukturierung der staatlichen Eisenbahngesellschaft und die beschleunigte Anpassung der polnischen Eisenbahnen an die neuen europäischen rechtlichen Rahmenbedingungen einschließlich der Schaffung der nötigen Verwaltungsstrukturen. Besonderer Anstrengungen bedarf es zur Gewährleistung der Unabhängigkeit des neuen Infrastrukturdirektors und zur Schaffung der Regulierungsbehörde. Indessen gibt die Lage der polnischen Eisenbahn Anlass zur Sorge, sowohl was die Finanzen als auch was den Grad der Marktöffnung betrifft. Die rechtliche Angleichung und die Umstrukturierung und Modernisierung der polnischen Eisenbahn muss unter Berücksichtigung der sozialen Aspekte weitergehen. Im Bereich der Binnenschifffahrt müssen die nötigen Durchführungsbestimmungen erlassen werden. Auch muss Polen einen Binnenschifffahrtfonds einrichten, um im Falle von Marktkrisen eventuelle Maßnahmen zur Anpassung der Kapazitäten durchführen zu können.

Im Bereich des Luftverkehrs ist es nicht wie geplant zur Umsetzung des gemeinschaftlichen Besitzstandes für den Luftverkehr in polnisches Recht oder zur Errichtung des Zivilluftfahrtamts und der Polnischen Luftverkehrsbehörde gekommen. Im Mittelpunkt der Anstrengungen muss daher zunächst die Verabschiedung des nötigen Primärrechts stehen. Sodann muss die Anpassung der institutionellen Strukturen für die Verwaltung der Luftfahrt fortgesetzt werden, um auf den Gebieten der Sicherheitsaufsicht und der Lizenzvergabe weiter voranzukommen.

Im Bereich Sicherheit zur See macht Polen weitere Fortschritte. Zur Umsetzung des Gesetzes über die Sicherheit zur See sind noch die Durchführungsbestimmungen zu erlassen.

Der Anteil der bei staatlichen Hafenkontrollen beschlagnahmten polnischen Schiffe geht zurück, liegt aber noch über dem Durchschnitt für EU-Fahrzeuge. Angesichts der Größe der polnischen Flotte erfordert die Umsetzung des EG-Rechts für die Sicherheit zur See und die Vermeidung von Umweltverschmutzung zusätzliches Personal sowie eine verstärkte Koordinierung zwischen den verschiedenen Ebenen der zuständigen Behörden. Ein weiteres Problem, das es noch zu lösen gilt, ist die Tatsache, dass das polnische Schiffsregister vom Internationalen Verband der Klassifizierungsgesellschaften immer noch nicht als Klassifizierungsgesellschaft anerkannt wird. Auch müssen weitere Anstrengungen unternommen werden, um zu gewährleisten, dass die Gesetzgebung für die übrigen Bereiche hinter derjenigen für den Sicherheitsbereich nicht zurück bleibt.

11.2. Ungarn

Die ungarische Verkehrspolitik steht vor gleich mehreren großen Herausforderungen. Als Erbschaft aus der KP-Ära war Ungarn mit einem veralteten und schlecht erhaltenen Verkehrsnetz konfrontiert, das sowohl in Hinblick auf grenzüberschreitende Verbindungen als auch auf zeitgemäße Ausbauförmungen nur rudimentär geblieben war. Die Planung der neunziger Jahre musste einerseits, als Antwort auf die völlige Umorientierung der Außenhandelsströme nach Westen, den leistungsfähigen Zugang

der ungarischen Wirtschaft zu den Absatzmärkten Westeuropas in den Mittelpunkt stellen. Zum anderen erlangte das Land durch die Grenzöffnungen jene Drehscheibenfunktion im östlichen Mitteleuropa wieder, die es historisch gesehen schon immer hatte. Die Kriege im ehemaligen Jugoslawien und der damit verbundene Ausfall der europäischen Transitroute über Tauern/Phyrn und Belgrad nach Griechenland bzw. in die Türkei verstärkten zusätzlich die Rolle Ungarns als Transitland in Richtung Südosteuropa. Seit einigen Jahren wird die ungarische Verkehrsplanung zunehmend mit der transeuropäischen Infrastrukturplanung der EU im Hinblick auf die bevorstehende Erweiterung koordiniert.

Ungarn hat die Rechtsangleichung im Verkehrssektor während des Berichtszeitraums fortgesetzt, doch in bezug auf die Verkehrsträger Straße und Schiene hielten sich die Fortschritte in Grenzen. Auch bei den Verwaltungsstrukturen sind keine nennenswerten Fortschritte zu verzeichnen.

Im Zusammenhang mit den transeuropäischen Verkehrsnetzen wurde der Infrastrukturbau und insbesondere der Autobahnbau beschleunigt fortgesetzt. Zu den für 2001-2002 geplanten Projekten gehört der Neubau der Strecke Füzesabony-Polgár (M3), die Wiederherstellung des Abschnitts Budapest-Zamárdi (M7) und der Bau der Donaubrücke in Szekszárd. Darüber hinaus wurde in Vorbereitung auf die nach EG-Standard vorgeschriebene Erhöhung der Höchstachslast bei Lkws ein umfangreiches Straßenausbauprogramm aufgelegt. Im Mai 2001 wurde die erste direkte Schienenverbindung zwischen Ungarn und Slowenien dem Verkehr übergeben.

Im Sektor Landverkehr sind einige Fortschritte im Bereich des Straßengüterverkehrs zu verzeichnen. Das wichtigste Ereignis im Bereich der Rechtsetzung war die im Mai 2001 erfolgte Angleichung der Vorschriften für den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers. Die Angleichung der Sicherheitsgurtregelung ist abgeschlossen. Ein weiterer Erfolg war die Unterzeichnung des INTERBUS-Übereinkommens im Juni 2001 betreffend die gelegentliche Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Kraftomnibusverkehr sowie das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der EG und Ungarn betreffend die Warenbeförderung im Straßengüterverkehr und die Förderung des kombinierten Verkehrs am 1. Juni 2001.

Im Bereich des Schienenverkehrs haben die Ungarische Staatsbahn (MÁV) die Trennung der Bereiche Verkehr und Netz durch Gründung von zwei getrennten Gesellschaften vollzogen.

Im Bereich Binnenschifffahrt und Seeverkehr wurde auf der Grundlage des Schiffsverkehrsgesetzes vom Mai 2000 eine weiterreichende Rechtsharmonisierung vorgenommen, und zwar für die Bereiche Registereintragung von Wasserfahrzeugen, Erteilung von Betriebsgenehmigungen, Befähigungsnachweise, Beförderungsnachweise für Inspektoren und Identifikationskarten, technische Anforderungen für Wasserfahrzeuge sowie Benennung von Gremien für die Konformitätsbewertung bei Wasserfahrzeugen. Die Einrichtung des geplanten Binnenwasserstraßenfonds steht noch aus.

Im Luftverkehr sind Harmonisierungsfortschritte in folgenden Bereichen zu verzeichnen: technische Anforderungen und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt, ein Verhaltenskodex für computergesteuerte Buchungssysteme, Genehmigungen für Luftfahrtpersonal zur Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt und Haftung von Luftfahrtunternehmen. Positiv zu bewerten ist ferner, dass Ungarn im zurückliegenden Jahr Vollmitglied der Organisation der Gemeinsamen Luftfahrtbehörden (Joint Aviation Authority) geworden ist. Die Verhandlungen mit Ungarn im Zusammenhang mit dem Gemeinsamen Europäischen Luftverkehrsraum - eine Einigung hätte eine

rasche Anwendung des Besitzstandes im Bereich Zivilluffahrt gewährleistet - sind noch nicht abgeschlossen.

Der Versuch, eine Minderheitsbeteiligung an der staatlichen Luftverkehrsgesellschaft Malév zu privatisieren, scheiterte Anfang des Jahres 2001. Die Regierung setzt weiter auf eine teilweise Privatisierung, doch die mittelfristigen Aussichten der nationalen Luftverkehrsgesellschaft sind immer noch recht verschwommen. Ein Umstrukturierungsprogramm zur finanziellen und kommerziellen Sanierung von Malév ist in Vorbereitung und wird mit Einschnitten bei Personal und Kosten verbunden sein.

In Bezug auf die Verwaltungskapazitäten haben sich im Verkehrssektor keine nennenswerte Entwicklung vollzogen.

Im Verkehrssektor hat bislang eine teilweise Rechtsangleichung stattgefunden. Zusätzliche Anstrengungen sind in bezug auf den Ausbau der Verwaltungskapazitäten im Straßengüterverkehr, bei der Bahn und im Luftverkehr erforderlich.

Ungarn trägt in seiner Verkehrsinfrastrukturpolitik bereits den Zielen und Prioritäten der Leitlinien der Gemeinschaft zum Transeuropäischen Verkehrsnetzwerk (TEN-T) und den Erfordernissen der Finanzierung des Netzwerkes Rechnung. Im Teilsektor Straßengüterverkehr besteht trotz der erzielten Fortschritte immer noch genereller Bedarf für weitergehende Harmonisierungen, namentlich in bezug auf die Vorschriften zum Marktzugang, zur beruflichen Zulassung, Steuern, Sozialgesetzgebung, Technologie, Sicherheit und Umweltschutz (z. B. Höchstlast und aximale Abmessungen).

Was den Bahnverkehr angeht, so ist die Umstrukturierung der MÁV von großer Dringlichkeit, insbesondere im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Besitzstands in diesem Bereich. Das 1999 verabschiedete Programm zur Reform der Ungarischen Staatsbahnen kommt nur recht langsam voran: Die Umstrukturierung und die Angleichung der Rechtsvorschriften sollte nicht verzögert werden. Die Verwaltungskapazitäten der ungarischen Bahnen müssen weiter ausgebaut werden. Ungarn muss vor allem eine eigenständige Stelle zur Kapazitätenbereitstellung und Fahrplantrassenzuteilung einrichten.

Die Generalinspektion Verkehr (GIV) ist für Fragen des Straßen-, Schienen-, Binnenschiffahrts- und Seeverkehrs zuständig. Das Budget der GIV stammt weitgehend aus Gebühreneinnahmen, wobei das Verkehrsministerium die Höhe der Gebühren festlegt. Rund zwei Drittel der Einnahmen bringt die Fahrzeuginspektion ein. Die GIV wurde über einige Jahre hinweg mit neuer Technologie und Ausrüstung ausgestattet und hat mehrere hundert zusätzliche Mitarbeiter erhalten. Das Personal der Verkehrsbehörde wurde im Jahr 2000 um 56 Personen aufgestockt. Erste Investitionen sind bereits in die Ausrüstung mit ortsbeweglichen Kraftfahrzeugwaagevorrichtungen geflossen. Die Seeverkehrs- und Binnenschiffahrtsinspektion innerhalb der Generalinspektion Verkehr ist die Aufsichtsbehörde für den Schiffsverkehr; die Inspektion hat 29 Beschäftigte, von denen zwei befugt sind, Hafenkontrollen durchzuführen. Die GIV ermittelt jährlich in 5.000 bis 6.000 Fällen, Kontrollen vor Ort eingeschlossen.

Ausrüstung mit moderner Technologie - verwirklicht werden, und wenn gleichzeitig die erforderlichen Ausbildungsmaßnahmen und organisatorischen Veränderungen stattfinden, ließe sich die administrative Kapazität auf das erforderliche Niveau bringen. Sämtliche Teilsektoren des Verkehrswesens dürften von dieser Verstärkung der Verwaltung profitieren. Zu den erforderlichen organisatorischen Veränderungen gehört die Verbesserung der Zusammenarbeit mit anderen Organisationen. Die GIV arbeitet bereits eng mit der Polizei zusammen und führt mit ihr gemeinsame Inspek-

tionen durch, doch einige Aspekte ihres gemeinsamen Tätigwerdens wie beispielsweise der Zugang zu den Daten der Fahrzeugregistrierung bedürfen noch der Klärung.

Einige zusätzliche Anstrengungen sind noch im Zusammenhang mit der Übernahme des Luftverkehrsbesitzstandes erforderlich, namentlich was den Marktzutritt anbelangt. Ungarn muss noch einmal seine Verhandlungsposition im Hinblick auf einen möglichen Beitritt zum künftigen gemeinsamen europäischen Luftfahrtraum überdenken. Die im Flughafen Ferihegy untergebrachte Zivilluftfahrtbehörde ist die wichtigste staatliche Luftfahrtbehörde, zu deren Aufgaben die Überwachung der Luftverkehrsregelung und der Flughafenverwaltung gehört. Die oberste staatliche Kontrolle übt das Ministerium aus, in dessen Zuständigkeit außerdem Regulierungsmaßnahmen und internationale Aktivitäten fallen. Eingerichtet werden müssen eine unabhängige Unfallermittlungsbehörde, eine unabhängige Behörde für die Zuweisung von Zeitnischen sowie ein Gremium für die Erteilung von Zulassungen und ein Gremium, das für Sicherheitsfragen zuständig ist.

11.3. Estland

Im vergangenen Jahr hat Estland die Angleichung an den Besitzstand in diesem Bereich fortgesetzt und ist auf den Gebieten Straßenverkehr, Ausbau der Verwaltungskapazitäten und Sicherheit im Seeverkehr gut vorangekommen.

Im Bereich der transeuropäischen Verkehrsnetze arbeitete Estland als Grundlage für die Kofinanzierung von Straßenbauprojekten einen Entwicklungsplan 2001-2005 für den Verkehrskorridor I aus.

Im Landverkehrssektor wurden Fortschritte auf dem Gebiet des Straßenverkehrs erzielt. Mit dem im Oktober 2001 in Kraft getretenen Gesetz über das öffentliche Verkehrswesen wurden die Rechtsvorschriften über staatliche Beihilfen und über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen angepasst. Die Bestimmungen dieses Gesetzes werden schrittweise bis zum 1. Januar 2003 eingeführt. Aufgrund des Gesetzes wurden den Gemeinden und Bezirken Lizenzen für den öffentlichen Verkehr erteilt. Mit dem (am 1. Oktober 2001 in Kraft getretenen) Straßenverkehrsgesetz wurde der Begriff "kombinierter Verkehr" in das estnische Recht eingeführt. Ferner regelt das Gesetz die Beförderung von Gütern und Personen im internationalen und im Inlandsverkehr. Zum Gesetz über das öffentliche Verkehrswesen und zum Straßenverkehrsgesetz sind seit September 2000 Durchführungsvorschriften im Sozialbereich (u.a. Befähigungsnachweise und Ausbildung für Berufskraftfahrer/Transportunternehmer) und für die Beförderung gefährlicher Güter erlassen worden.

Im Dezember 2000 wurde zur Verbesserung der Sicherheit des Verkehrs das Verkehrsgesetz verabschiedet. Dieses ist die Grundlage für eine Reihe seitdem erlassener Durchführungsvorschriften u.a. über Verkehrsregeln und -überwachung, Lenk- und Ruhezeiten sowie Einbau und Kontrolle von Fahrtenschreibern, Fahrzeugzulassungsprüfungen, die Betriebserlaubnis, die Fahrerlaubnis und den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen.

Mit dem im Oktober 2000 verabschiedeten Schwerverkehrsabgabengesetz wurden die estnischen Rechtsvorschriften an den entsprechenden Besitzstand angeglichen. Das Gesetz soll im Januar 2003 in Kraft treten.

Was die Verwaltungskapazitäten anbelangt, so hat Estland Anstrengungen zur Schulung des Personals unternommen, z.B. in Fragen der Befähigung von Transportunternehmern und Straßenkontrollen. Diese Anstrengungen tragen nun Früchte, insbe-

sondere bei den internationalen Straßenverkehrslizenzen und im Estnischen Registrierungszentrum für Kraftfahrzeuge.

Auf dem Gebiet des Bahnverkehrs wurden weitere Durchführungsvorschriften zum Eisenbahngesetz (in Kraft seit Mai 1999) erlassen, u.a. Regeln für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und Regeln für die Einnahmen und Ausgaben der Bahnunternehmen. Die Privatisierung der Estnischen Bahn ist abgeschlossen.

Die Neugliederung der estnischen Eisenbahnverwaltung in die drei Hauptabteilungen Marktregulierung, Aufsicht und Entwicklung wurde im Februar 2001 vom Minister für Verkehr und Telekommunikation genehmigt.

Für die Binnenschifffahrt wurden keine neuen Rechtsvorschriften erlassen. Es ist jedoch anzumerken, dass Estland über ein Netz von schiffbaren Binnenwasserstraßen verfügt, die untereinander nicht verbunden sind.

Im Luftverkehrssektor wurden Durchführungsvorschriften über die Erteilung von Lizenzen und die Zertifizierung von Dienstleistungen erlassen.

Auf dem Gebiet der Verwaltungskapazitäten wurde die Estnische Zivilluftverkehrsverwaltung umstrukturiert. Die Abteilungen Betrieb und Flugplätze wurden im Mai 2001 zusammengelegt, um die Flugsicherheit effizienter gewährleisten zu können.

Im Bereich des Seeverkehrs genehmigte die Regierung am 1. Februar 2001 die Estnische Seeverkehrspolitik 2000-2004, mit der die Entwicklung der gesamten Seeverkehrswirtschaft gefördert werden soll.

Hinsichtlich der Verwaltungskapazitäten ist festzustellen, dass das Estnische Seeverkehrsamt Maßnahmen getroffen hat, um die Effizienz der Schiffskontrollen zu erhöhen. Im Dezember 2000 wurde Estland in die "Weiße Liste" der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation aufgenommen und damit die Ausbildung der estnischen Seeleute genehmigt. Estland trat im Mai 2001 der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle als kooperierendes Mitglied bei. Die Abteilung Schiffskontrolle wurde in eine Abteilung Schiffsüberwachung und Prüfung der internationalen Sicherheitsanforderungen (Flaggenstaatkontrolle) und eine Abteilung Schiffskontrolle (Hafenstaatkontrolle) aufgeteilt. Nach der aufgrund der Pariser Vereinbarung erstellten Statistik für 2000 wurden 6,6 % der unter estnischer Flagge fahrenden Schiffe nach einer Hafenstaatkontrolle festgehalten, was einen leichten Anstieg gegenüber 1999 (5,9 %), aber eine erhebliche Verbesserung gegenüber 1998 (14,94 %) darstellt. Für die unter EU-Flaggen fahrenden Schiffe betrug dieser Wert im Jahr 2000 im Durchschnitt 3,9 %.

Estland ist mit der Angleichung an den Besitzstand in den Bereichen Straßenverkehr, Bahnverkehr und Luftverkehr vorangekommen. Einige Bereiche verlangen jedoch noch besondere Aufmerksamkeit.

Im Bahnsektor ist noch zu klären, wie die Buchführung der Estnischen Bahn GmbH und der Südwestbahn GmbH nach der Privatisierung organisatorisch zu trennen sind. Hinsichtlich des weiterentwickelten Besitzstands in diesem Bereich muss die Entwicklung angesichts der Komplexität und des Umfangs der neuen Rechtsvorschriften genau beobachtet werden. Estland benötigt vor allem eine unabhängige Regulierungsbehörde, die in der Lage ist, Streitigkeiten zwischen Bahnunternehmen und der Infrastrukturverwaltung beizulegen. Die Angleichung an den weiterentwickelten Besitzstand muss insbesondere hinsichtlich des Infrastrukturpakets und der Interoperabilität der konventionellen Eisenbahnsysteme beschleunigt werden. Es ist eine unabhängige Stelle einzurichten, die die Gebühren für die Fahrwegnutzung festlegt.

Auf dem Gebiet des Straßenverkehrs hat Estland beträchtliche Fortschritte bei der Angleichung seiner Rechtsvorschriften an den Besitzstand im Sozial- und Steuerbereich gemacht. Einer weiteren Angleichung bedarf es hinsichtlich des Marktzugangs, der Sicherheit, der gefährlichen Güter und der Steuern. Das Europäische Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen (INTERBUS) ist von Estland noch nicht unterzeichnet worden.

Im Bereich der Binnenschifffahrt muss Estland seine Anstrengungen zur Angleichung an den Besitzstand noch weiter verstärken.

Im Luftverkehrssektor müssen die Anstrengungen zur Angleichung der Rechtsvorschriften fortgesetzt werden. U.a. ist das Gesetzgebungsverfahren für die Einrichtung einer unabhängigen Ermittlungsbehörde zum Abschluss zu bringen.

Auf dem Gebiet der Sicherheit im Seeverkehr muss Estland seine Vorschriften verschärfen und die Sicherheit im Seeverkehr verbessern. Es ist zwar ermutigend, dass die Zahl der nach einer Kontrolle zurückgehaltenen Schiffe in den letzten Jahren zurückgegangen ist, diese Zahl liegt aber immer noch über dem Durchschnitt für unter EU-Flaggen fahrende Schiffe. Estland muss seine Anstrengungen in diesem Bereich fortsetzen.⁴⁷

11.4. Tschechische Republik

Die Tschechische Republik hat ähnlich wie Ungarn - aufgrund ihrer vorteilhaften geographischen Lage im Zentrum Mitteleuropas - eine wichtige strategische Bedeutung als europäische Verkehrsdrehscheibe. Diese Rolle wird mit dem Beitritt zur Europäischen Union noch weitaus bedeutsamer als bisher. Das tschechische Verkehrssystem wird derzeit auf die Anforderungen des Binnenmarktes vorbereitet: Während der langjährigen Isolation durch den Eisernen Vorhang hat sich Tschechien nur nach Osteuropa orientiert. Die hochrangigen Verkehrsverbindungen nach Deutschland und Österreich hatten nur geringe Verkehrsbedeutung. In Zukunft werden aber vor allem die Paneuropäischen Korridore IV (Berlin / Nürnberg - Praha - Budapest - Constanta / Istanbul / Thessaloniki) und VI a (Gdansk - Katowice - Ostrava) für die verkehrliche Integration der Tschechischen Republik in den Binnenmarkt besonders wichtig sein. Als eines der am frühesten industrialisierten Länder Europas verfügt die Tschechische Republik über ein dichtes Straßen- und Schienennetz. Während der Phase der politischen und wirtschaftlichen Instabilität in den vergangenen Jahren reichten jedoch die finanziellen Ressourcen für eine vollständige Instandhaltung des Netzes nicht aus.

In den letzten Jahren hat die Tschechische Republik in der Verkehrspolitik gute Fortschritte gemacht, insbesondere bei der Rechtsetzung im Bereich Straßenverkehr.

Was die transeuropäischen Verkehrsnetze anbetrifft, übernimmt der staatliche Fonds für die Verkehrsinfrastruktur schrittweise die Rolle einer zentralen Finanzierungsbehörde für Investitionen in Verkehrsinfrastrukturvorhaben. Aus dem Mittel des Fonds werden Finanzierungen für Vorhaben zum Bau und Ausbau sowie zur Instandhaltung und Modernisierung von Straßen, Autobahnen, Eisenbahnstrecken und Binnenwasserstraßen bereitgestellt, die von ca. 100 verschiedenen Stellen, darunter vor allem der Tschechischen Eisenbahn und dem Verkehrsministerium (Abteilung Straßen und Autobahnen) durchgeführt werden.

⁴⁷ Vgl. Kommission der Europäischen Gemeinschaft: Regelmäßiger Bericht 2001 Estlands auf dem Weg zum Beitritt

In diesem Bereich ging die Regierung im März 2001 erstmals eine Partnerschaft mit der Privatwirtschaft ein, als sie den Auftrag zum Bau und Betrieb einer Autobahnstrecke zwischen Lipnik und Ostrova an ein privates Unternehmen vergab. Über die Transparenz dieser Auftragsvergabe sind allerdings Zweifel laut geworden, da sie ohne eine öffentliche Ausschreibung erfolgte.

Was die Investitionen in die Schienenverkehrsinfrastruktur angeht, waren bei der Streckenmodernisierung in den Korridoren IV und VI Fortschritte zu verzeichnen.

Bei der Rechtsangleichung im Bereich Landverkehr wurden einige Fortschritte erzielt. Im Bereich Straßenverkehr z.B. trat im Juli 2001 das Gesetz über den Betrieb von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr in Kraft. Bereits im Januar 2001 traten ein neues Gesetz über die Rechte und Pflichten der Straßenverkehrsteilnehmer sowie ein Gesetz über den Erwerb und die Verbesserung der Fahrkompetenz in Kraft. Im Mai 2001 nahm die Regierung das Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen (INTERBUS-Übereinkommen) an.

Im Bereich Schienenverkehr waren keine Fortschritte bei der Umsetzung der EG-Bestimmungen zu verzeichnen, wenngleich die Regierung dazu einige Vorschläge vorlegte. Auch in Bezug auf den Verkehr auf den Binnenwasserstraßen konnten keine neuen Entwicklungen festgestellt werden.

Im Bereich Luftverkehr wurde die Tschechische Republik am 12. Dezember 2000 Vollmitglied in der Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtverwaltungen (JAA – Joint Aviation Authority). Damit sind alle JAR-Vorschriften (technische Vorschriften der JAA) auch für die Tschechische Republik bindend. Im Oktober 2000 wurde zwar ein beratender Ausschuss über die Zeitrhythmenzuweisung eingerichtet, doch werden bei den Linienflügen die Entscheidungen darüber weiterhin durch die nationale Fluggesellschaft Czech Airlines getroffen. Die Verwaltungskapazitäten in diesem Bereich wurden gestärkt - sowohl die Flugsicherung, die gleichzeitig umstrukturiert wurde, als auch die Zivilluftfahrtbehörde erhielten zusätzliches Personal.

Im Bereich Seeverkehr sind keine neuen Entwicklungen zu verzeichnen.

Bei der Rechtsetzung ist die Tschechische Republik bereits relativ weit fortgeschritten, vor allem in Bezug auf den Straßenverkehr.

Beim Schienenverkehr sind noch erhebliche Rechtsänderungen erforderlich, insbesondere im Gesetz über das Schienennetz. Am vordringlichsten ist die weitere Stärkung der Verwaltungskapazität, vor allem im Bereich Straßenverkehr. Im Hinblick auf die horizontalen Fragen sollte der Staatliche Fonds für Verkehrsinfrastruktur den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vorantreiben. Die finanzielle Abhängigkeit des Fonds von den schwankenden Privatisierungserlösen führt jedoch weiterhin zu Schwierigkeiten bei der Finanzierung wichtiger Infrastrukturvorhaben. Eine weitere Rechtsangleichung an den gemeinschaftlichen Besitzstand im Bereich Straßenverkehr erfolgte insbesondere mit der Verabschiedung des Gesetzes über die Bedingungen für den Betrieb von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr. Bei den Verwaltungskapazitäten in diesem Bereich sind allerdings weitere Verbesserungen erforderlich: Die Geldstrafen sind zu niedrig angesetzt, um eine abschreckende Wirkung zu entfalten, und das Ministerium ist nicht in der Lage, eine ausreichende Kontrolle über die Behörden auf Regional- und Bezirksebene auszuüben, die gegenwärtig einer Verwaltungsreform unterzogen werden. Im Jahr 2000 kontrollierten die 350 Beamten, die in den Bezirksämtern für den Straßenverkehr zuständig sind, 7600 Verkehrsunternehmen und verhängten dabei 1900 Geldstrafen. Im Rahmen der Dezentralisierung wird es not-

wendig sein, einen Plan für die Übertragung von Zuständigkeiten zu erstellen und die Aufsichtsfunktion des Ministerium weiter zu stärken. Zur Zeit ist ein mit vier Beamten besetztes Referat der Abteilung Straßenverkehr im Verkehrsministerium dafür zuständig, die Anwendung der rechtlichen, steuerrechtlichen und sozialrechtlichen Bestimmungen, einschließlich der Bestimmungen über den Marktzugang und Zugang zu den Verkehrsberufen, durch die Bezirksämter zu überwachen. Diese Stelle fungiert zugleich als Berufungsinstanz in Fragen des Zugangs zu den Verkehrsberufen und der Einhaltung der AETR-Vorschriften. Gemessen an der Breite seines Zuständigkeitsbereichs ist dieses Referat unterbesetzt.

In Bezug auf den Schienenverkehr konnten die bereits im Vorjahresbericht festgestellten Verzögerungen bei der Gesetzgebung auch in diesem Jahr nicht aufgeholt werden. Hinzu kommt, dass die EU 2001 neue Rechtsvorschriften über die Errichtung eines liberalisierten Markts erlassen hat. Im Bereich Gesetzgebung sind daher noch große Anstrengungen erforderlich, um die vollständige Übernahme des gemeinschaftlichen Besitzstands bis zum EU-Beitritt zu gewährleisten. Insbesondere müssen weitere Schritte zur Umsetzung der neuen EG-Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich unternommen werden, um u.a. die Unabhängigkeit des Fahrwegbetreibers bei der Kapazitätszuweisung und der Festlegung der Weegeentgelte sicherzustellen.

Gegenwärtig zeichnet sich die tschechische Bahnbehörde, die im Rahmen der bestehenden Gesetze und Vorschriften als Exekutivorgan für die Eisenbahn und den Eisenbahnverkehr, fungiert, durch eine hohe Funktionsfähigkeit aus. Sie beschäftigt rund 60 Mitarbeiter, die über vier Regionalbüros verteilt sind. Zu den wichtigsten Aufgaben der Bahnbehörde gehören die Regulierung des Schienenverkehrs, die Genehmigung von Infrastrukturvorhaben und die technische Zulassung von Eisenbahnausrüstungen. Ferner erstellt die Bahnbehörde Sicherheitsnormen und überwacht die Anwendung der bestehenden Gesetze und Vorschriften. Sie ist in finanzieller und organisatorischer Hinsicht dem Verkehrsministerium unterstellt, das sowohl ihr Budget festlegt als auch den Generaldirektor ernennt. 2000 führte die Bahnbehörde bei 1000 Eisenbahnbetreibern Kontrollen durch und verhängte dabei 15 Geldstrafen.

Im Bereich Luftverkehr trieb die Tschechische Republik die Übernahme des gemeinschaftlichen Besitzstands zügig voran. Die Tschechische Republik ist inzwischen Mitglied der Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtverwaltungen (JAA). Die Einsetzung eines Komitees für die Zuweisung von Zeitnischen war ein willkommener Schritt zur Gewährleistung einer unabhängigen Zeitnischenzuweisung. Eine unabhängige Behörde für die Untersuchung von Unfällen im Luftverkehr muss noch geschaffen werden.

Im Bereich Binnenschifffahrt muss noch ein Binnenschifffahrtfonds eingerichtet werden, der bei einer Marktkrise für die Verwaltung eventueller Kapazitätsmaßnahmen zuständig ist. Das tschechische Binnenschifffahrtsamt ist für die Verwaltung aller schiffbaren Binnenwasserstraßen zuständig. Das Amt beschäftigt rund 300 Mitarbeiter und weist eine zufriedenstellende Funktionsfähigkeit auf. Aufgabe des Amtes ist es, für die Sicherheit der Binnenschifffahrt zu sorgen und darüber zu wachen, dass alle Schiffs- und Hafenbetreiber die entsprechenden Vorschriften einhalten. Zudem führt das Amt ein Verzeichnis aller unter tschechischer Flagge eingesetzten Schiffe. Die Bruttotonnage der in der Tschechische Republik eingetragenen Schiffe liegt bei 150 000 Tonnen und ging im vergangenen Jahr um rund 10% zurück. Das Amt ist befugt, bei den Schiffsbetreibern Kontrollen durchzuführen und Geldstrafen zu verhängen. Unklar ist allerdings, inwieweit das Amt von diesen Befugnissen Gebrauch macht. Die Instandhaltung und Abgrenzung der Binnenwasserstraßen sowie die not-

wendige Investitionstätigkeit fallen in die Zuständigkeit einer separaten Flussmanagementbehörde, die dem Ministerium für Landwirtschaft unterstellt ist.

11.5. Slowenien

In den letzten Jahren brachte Slowenien die Rechtsangleichung voran und erzielte insbesondere im Bereich des Straßen-, Luft- und Seeverkehrs mit der Annahme neuer Rahmenvorschriften beachtliche Fortschritte. Im Bereich der transeuropäischen Verkehrsnetze setzte Slowenien den Ausbau seines Autobahnnetzes in den transeuropäischen Korridoren V und X gemäß seinem Nationalen Programm für den Autobahnbau fort. Dieses Programm, dessen gesamtes Investitionsvolumen sich im Jahr 2001 auf schätzungsweise 280 Millionen € beläuft, wurde bereits zur Hälfte durchgeführt. Im Juni 2001 nahm die Regierung ein Straßenbau- und Straßeninstandhaltungsprogramm für das Jahr 2001 an.

Die bestehende Eisenbahninfrastruktur wurde im Einklang mit dem Nationalen Programm zum Ausbau der slowenischen Eisenbahninfrastruktur weiter modernisiert. Die Sanierung der bestehenden Eisenbahnstrecken ist im Gange, und im Mai 2001 wurde entlang des Korridors V eine neue direkte Eisenbahnverbindung mit der Republik Ungarn in Betrieb genommen. Mit Italien einigte sich Slowenien über die künftige Hochgeschwindigkeitstrasse zwischen dem Hafen von Venedig und Ljubljana.

Ferner arbeitete Slowenien ein Programm zur Entwicklung der Infrastruktur im Hafen von Koper aus, der in das Transeuropäische Netz einbezogen ist. Im Landverkehr wurde im Juli 2001 mit der Annahme des neuen Straßenverkehrsgesetzes ein beachtlicher Fortschritt im Bereich des Straßenverkehrs erzielt. Dieses Gesetz gleicht bestimmte Aspekte an den Besitzstand an. Dazu gehört beispielsweise der Marktzugang im Bereich des nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehrs.

Auf der Grundlage angenommen, und zwar zum einen im September 2000 die Sicherheitsregeln und zum anderen im Februar 2001 die Regeln über die Befähigungsnachweise von Sicherheitsberatern. Im Dezember 2000 unterzeichnete Slowenien das Europäische Übereinkommen über die Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen (INTERBUS-Übereinkommen). Im März 2001 wurde eine neue Kraftverkehrsbehörde gegründet, die die EG-Genehmigungen für Kraftverkehrsunternehmer erteilen und für die Durchsetzung der Rechtsvorschriften zuständig sein wird. Sie beschäftigt derzeit 30 Mitarbeiter. Die Regierung hat für die nächsten zwei Jahre 20 Neueinstellungen genehmigt.

Im Bereich des Eisenbahnverkehrs wurden Vorschriften zur weiteren Angleichung des slowenischen Rechts an den Besitzstand erlassen, und zwar insbesondere in Bezug auf die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, den Betrieb und die Wartung von Sicherheitssystemen und die Infrastrukturinvestitionen. Im November 2000 wurde das Gesetz über die Eisenbahnsicherheit angenommen, das Bestimmungen über die Eisenbahninfrastruktur, das rollende Material und den Betrieb von Steuerungs- und Sicherheitssystemen enthält. Die Eisenbahnverkehrsbehörde, die für die Zulassung von Eisenbahngesellschaften, die Sicherheitszertifizierung, die Festsetzung der Infrastrukturgebühren und die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten zuständig ist, hat mit der Einstellung neuer Mitarbeiter begonnen. Sie beschäftigt derzeit 21 Personen. 12 weitere Mitarbeiter sollen noch eingestellt werden.

Im Bereich des Luftverkehrs verabschiedete Slowenien im Februar 2001 das Luftverkehrsgesetz, das im April 2001 in Kraft trat und unter anderem Vorschriften zu folgenden Punkten enthält: Flugzeuge, Flugpersonal und anderes technisches Perso-

nal, Luftverkehrs- und sonstige luftfahrtbezogene Tätigkeiten, Flughäfen, Infrastruktur der Flugsicherungsdienste, Luftverkehrssicherheit, Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt, Flughafendienste und Flugsicherungssysteme, öffentliche Infrastruktur und Überwachung sowie Sanktionen im Falle von Verstößen. Slowenien ist seit April 2001 Vollmitglied in der Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtverwaltungen (JAA). Derzeit wird eine neue Untersuchungsbehörde eingerichtet, die gemäß dem Luftverkehrsgesetz Unfälle und Störungen in der Zivilluftfahrt untersuchen und verhüten soll. Um die harmonisierten Rechtsvorschriften umsetzen zu können, verstärkte Slowenien den Personalbestand der Zivilluftfahrtsverwaltung und führte zusätzliche Schulungsmaßnahmen für das Personal durch.

Im Seeverkehr kam Slowenien im März 2001 mit der Verabschiedung des Seeschiffahrtsgesetzes insbesondere in Bezug auf die Sicherheit deutlich voran. Im Berichtszeitraum nahm es ferner die einschlägigen Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) im Bereich der Ölverschmutzung an. Im Juni 2001 wurde Slowenien in die Weiße Liste des STCW-Übereinkommens (Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten) aufgenommen, das die Erteilung von Befähigungsnachweisen für Seeleute regelt. Die Seeverkehrsverwaltung wurde durch die Einrichtung des Zentrums CROSS verstärkt, das für die Verwaltung des maritimen Verkehrssicherungsdienstes (VTS) und die Sicherheitskontrolle zuständig ist.

Die slowenischen Rechtsvorschriften im Verkehrsbereich stehen bereits zu einem großen Teil mit dem Besitzstand im Einklang. Slowenien verfügt jetzt über drei Rahmengesetze: das neue Straßenverkehrsgesetz, das Seeschiffahrtsgesetz und das Luftverkehrsgesetz. Allerdings sind noch einige technische Einzelheiten zu regeln, und auch bestimmte Durchführungsbestimmungen müssen noch umgesetzt werden.

Als Transitland beteiligt sich Slowenien aktiv an der Entwicklung der gesamteuropäischen Verkehrskorridore V und X und führt umfassende Investitions- und Modernisierungsprogramme für sein Straßen- und Eisenbahnnetz durch. Allerdings erscheint es nicht sicher, ob der Zeitplan für den Autobahnbau eingehalten werden kann, da im Jahr 2001 nur begrenzte Fortschritte erzielt wurden. Was das vor kurzem angenommene Straßenbau- und Straßeninstandhaltungsprogramm anbetrifft, so wird inzwischen davon ausgegangen, dass sich durch die Benzinsteuern und die Autobahnggebühren sowie durch Darlehen nur weniger als die Hälfte der ursprünglichen vorgesehenen Finanzbeiträge aufbringen lassen. Dies könnte die geplanten Bauarbeiten deutlich beeinträchtigen. Im Bereich des Straßenverkehrs wurde zwar mit der Annahme des Straßenverkehrsgesetzes ein beachtlicher Fortschritt erzielt, doch steht die Änderung des Gesetzes über die Straßenverkehrssicherheit und des Straßengesetzes weiterhin aus.

Im Eisenbahnverkehr ist die Rechtsangleichung fast abgeschlossen, doch bedarf es weiterer Anstrengungen, um die slowenischen Vorschriften an die neuen Gemeinschaftsvorschriften über den Eisenbahnverkehr anzupassen. Dies bedeutet, dass die Umstrukturierung der staatlichen Eisenbahngesellschaft fortgeführt und der Güterverkehrsmarkt geöffnet werden muss.

Nach der Annahme des Luftverkehrsgesetzes stehen die slowenischen Luftverkehrsvorschriften weitgehend mit dem Besitzstand im Einklang, allerdings müssen noch Durchführungsbestimmungen erlassen werden. Slowenien hat seine Entschlossenheit bekräftigt, durch das Übereinkommen über den gemeinsamen europäischen

Luftverkehrsraum die Harmonisierung vor dem Beitritt zu beschleunigen, und ist dabei, die Ratifizierung durch eine Änderung der Verfassung zu erleichtern.

Die slowenischen Rechtsvorschriften im Bereich des Seeverkehrs stehen nach der Verabschiedung des Seeschiffahrtsgesetzes jetzt ebenfalls weitgehend mit dem Besitzstand im Einklang. In den folgenden Bereichen müssen jedoch noch Durchführungsbestimmungen erlassen werden: Hafenstaatkontrolle, Seeverkehr in Hoheits- und Binnengewässern, Eintragung von Schiffen und treibenden Objekten in das Schiffsregister und Hafenzulassungen. Im Bereich der Seeverkehrssicherheit kann Slowenien mit seiner Flotte gute Ergebnisse vorweisen. Im Einklang mit der Pariser Vereinbarung führt es weiterhin Hafenstaatkontrollen durch. Slowenien hat ferner sämtliche einschlägigen EG-Rechtsvorschriften in folgenden Bereichen umgesetzt: Navigationssicherheit, Schiffsklassifizierung, Schiffsregister, Hafenstaatkontrolle im Hinblick auf die Umsetzung der Änderungen zum Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, Schiffsbesatzungen und Häfen. Bis jetzt hat Slowenien 26 Übereinkommen, Protokolle, Änderungen und Anhänge der IMO ratifiziert.

Auf dem Gebiet des Straßenverkehrs verfügt Slowenien weitgehend über die erforderlichen Verwaltungsstrukturen. Gemäß dem neuen Straßenverkehrsgesetz ist die Kraftverkehrsbehörde für die Verwaltung des Personenlinienverkehrs zuständig. Im Eisenbahnverkehr verfügt Slowenien über alle Institutionen, die zur Umsetzung des Besitzstands in diesem Bereich erforderlich sind. Das Verkehrsministerium sorgt für die Vorbereitung und die Umsetzung der harmonisierten Rechtsvorschriften durch die staatliche slowenische Eisenbahngesellschaft. Die neu eingerichtete Eisenbahnverkehrsbehörde, die dem Verkehrsministerium angegliedert ist, wird die Verordnungen zur Übernahme des Besitzstands umsetzen und ihre Anwendung überwachen. Die Kompetenzen der Eisenbahnverkehrsbehörde im Bereich der Umsetzung des Besitzstands sollen später auf das geplante Amt für den Eisenbahnverkehr übertragen werden, das Anfang 2002 gegründet und unabhängig vom Verkehrsministerium tätig werden soll. Im Luftverkehr wurden alle wichtigen Institutionen eingerichtet, die für die Umsetzung des Besitzstands in diesem Bereich benötigt werden. Die im Luftverkehrsgesetz vorgesehene unabhängige Behörde zur Untersuchung von Luftfahrtunfällen hat ihre Arbeit jedoch immer noch nicht aufgenommen. Im Seeverkehr verfügt Slowenien im Allgemeinen über eine angemessene Verwaltungskapazität zur Umsetzung des Besitzstands. Das vor kurzem angenommene Seeschiffahrtsgesetz bildet die Rechtsgrundlage für die Gründung aller weiteren Institutionen in diesem Sektor. Das Zentrum CROSS, das für die Verwaltung des maritimen Verkehrssicherungsdienstes (VTS) zuständig ist, sollte durch die Einstellung neuer Mitarbeiter weiter verstärkt werden.

12. Zusammenfassung

In Folge der Ostöffnung und im Hinblick auf die EU-Osterweiterung wurden bzw. werden für grenzüberschreitende Bahnverbindungen zum Teil euphorische Prognosen zum künftigen Güter- und Personenverkehr vorgelegt. Zweifelsohne wird die Osterweiterung auch zusätzlichen Verkehr bedeuten, aller Voraussicht nach jedoch nicht in dem Ausmaß der 1989/90 gegebenen sprunghaften Zunahme und der in der Folge erstellten Prognosen.

Dennoch sind die Probleme im Verkehrssektor mannigfaltig und bedürfen einer gezielten, integrierten Planung auf europäischer Ebene. Das Hauptziel der Verkehrspolitik ist dabei die Entwicklung eines integrierten und leistungsfähigen Verkehrssys-

tems innerhalb der Mitgliedsstaaten und der MOEL unter Berücksichtigung der heutigen Umwelt- und Sicherheitsstandards. Dabei ist das Verkehrssystem so zu verknüpfen, dass jeder einzelne Verkehrsträger den Teil der Verkehrskette übernimmt, den er am wirtschaftlichsten abwickeln kann.

Konkrete Patentmaßnahmen zur Lösung der Problemfelder in den Beitrittsländern gibt es nicht, zumal auch in den heutigen Mitgliedsländern noch erheblicher Handlungsbedarf besteht. Die Einbindung der zukünftigen Mitgliedstaaten in die Infrastrukturentwicklung der EU ist eine verkehrspolitische Notwendigkeit. Gemeinschaftliche politische Rahmenbedingungen sind dafür unverzichtbar. Dazu besteht insbesondere in den folgenden Problemfeldern noch Handlungsbedarf:

Übernahme des Transport Acquis

Die Übernahme sämtlicher Vorgaben des Transport Acquis⁴⁸ bis zum Beitrittszeitpunkt erscheint nicht nur die Beitrittskandidaten vor große Probleme zu stellen, sondern weckt auch in den Mitgliedsländern Besorgnis. Der Weg zur Übernahme des Transport Acquis ist zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht eindeutig geklärt. Der Wissenschaftliche Beirat des BMVBW⁴⁹ fürchtet Verwerfungen im Wettbewerb auf der Straße und zwischen Schiene und Straße und empfehlen eine phasenweise Anpassung an das Gemeinschaftsrecht. Demgegenüber fordert die deutsche Verkehrswirtschaft die vollständige und unbedingte Übernahme des Transport Acquis mit dem Beitrittszeitpunkt durch die Kandidatenländer⁵⁰. Alleine die in Deutschland existenten Interessenskonflikte lassen bei der Vielzahl beteiligter Länder ein weitaus höheres Konfliktpotential vermuten.

Nachhaltige Verkehrsentwicklung

Es ist erklärtes politisches Ziel der EU und auch der Beitrittsländer, den Verkehr langfristig nachhaltig zu gestalten. Dazu ist den umweltverträglichen Verkehrsmitteln Bahn und Schifffahrt bei der Vergabe von Fördermitteln Priorität einzuräumen. Infolge der Konkurrenz der Verkehrsträger und Verzerrungen in der Preispolitik besteht zur Zeit jedoch wesentlich höherer Bedarf nach Straßenverkehrsleistungen. Entsprechend fordern Stimmen aus der Wirtschaft den Ausbau des Straßennetzes. Ein Gesamtkonzept zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger und deren Integration, das vor allem auch die derzeitigen Preise im Verkehr auf den Prüfstand stellt, ist daher unabdingbar.

Ausbau der Infrastruktur

Aufgrund der schlechten Verkehrssituation in den MOEL ist ein Ausbau der Infrastruktur dringend erforderlich. Folgende Missstände gilt es dabei schnellstmöglich zu beheben:

- Der Zustand der Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger ist unzureichend durch lange vernachlässigte Erhaltungsaufwendungen.

⁴⁸ Vgl. Kapitel 2.

⁴⁹ Vgl. Wissenschaftlicher Beirat beim BMVBW, 2001: Verkehrspolitische Handlungserfordernisse

⁵⁰ Vgl. Deutsches Verkehrsforum, 2002: Die deutsche Verkehrswirtschaft, S. 43

- Das Straßenverkehrsnetz besteht aus vielen Teilstücken und weist viele Lücken auf. Diese sind zur Schaffung eines Netzes zu schließen.
- Es existiert ein dichtes Eisenbahnnetz, jedoch ist ein Großteil nur eingleisig und nur für geringe Geschwindigkeiten ausgelegt.
- Durch die Trennung der politischen Systeme sind grenzüberschreitende Straßen- und Schienenverbindungen unzureichend.
- Das Verkehrswachstum beschränkt sich ausschließlich auf den Straßenverkehr.

Marktöffnung und Liberalisierung

Die Marktöffnung scheint für die Beitrittsländer ein geringeres Problem darzustellen, als für die Mitgliedsländer, da die Verkehrswirtschaft aufgrund des Lohngefälles zunächst nicht von ausländischer Konkurrenz bedroht sind. Im Gegensatz dazu versuchen insbesondere Deutschland und Österreich ihre im Verkehrswesen tätigen Unternehmen vor der günstigen Konkurrenz aus den Beitrittsländern zu schützen. Protektionistische Maßnahmen sind aber langfristig durch harmonisierende Regelungen zu ersetzen. Liberalisierung und Harmonisierung stehen daher in einem engen Verhältnis.

Im Bereich der Liberalisierung des Netzzuganges im Schienenverkehr haben die MOEL in den letzten Jahren zum Teil größere Fortschritte erzielt als einige Mitgliedsstaaten. In Ost und West sind daher bestehende Defizite beim Netzzugang für Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beseitigen.

Harmonisierung

Zur Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen durch Unterschiede zwischen den wichtigsten Kostenfaktoren ist eine Harmonisierung der Rechtsvorschriften zwingend erforderlich. Dies gilt insbesondere für die Besteuerung (MwSt, Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern), die technischen Vorschriften (höchstzulässige Abmessungen und Gewichte, Sicherheitsnormen), die Verwaltungsvorschriften (Führerscheine, Fahrzeugzulassung, Sanktionen), Sozialvorschriften (Arbeitszeitenregelung) und andere Formen staatlicher Eingriffe wie Beihilfen.

Finanzierung

Der Finanzbedarf für einen schnellen Ausbau der Korridore übersteigt die Wirtschaftskraft der MOEL, so dass die Durchführung von Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen in der erforderlichen Zeit nicht realisiert werden kann. Alternative Finanzierungsmöglichkeiten wie Public Private Partnerships haben bisher noch nicht die gewünschte Wirksamkeit erreicht. Daher sind zusätzliche Förderungsmöglichkeiten durch die EU zur Beschleunigung notwendiger Infrastrukturprojekte unter stärker Berücksichtigung ökologischer Belange bereitzustellen.

Vergabe von Beihilfen

Derzeit bestehende und geplante Finanzierungskonzepte begünstigen die Fortsetzung der bisherigen ungünstigen Trends. Daher müssen Projekte, die für private h-

vestoren und Banken von geringem wirtschaftlichen Interessen sind, die aber für die Integration der Verkehrssysteme eine hohe Bedeutung besitzen und insbesondere ökologische Kriterien besser erfüllen, durch öffentlich gestützte Finanzierungsinstrumente ergänzt werden.

Kontrollmechanismen

Im Interesse der Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen ist die Schaffung von Kontrollmechanismen erforderlich, die für die Einhaltung von Standards auf den Gebieten der Verkehrssicherheit, der Technik, der Umweltbelange, der Sozialvorschriften und bei der Vergabe von Beihilfen zuständig sind. Daher sind in den Beitrittsländern Institutionen zu schaffen, die mit einer Kontrollfunktion ausgestattet sind und im Falle von Nichteinhaltung der europäischen Vorgaben zur Erteilung von Sanktionen autorisiert sind.

Literaturverzeichnis

Bischof, Hansjoachim; Dünkel, Claus Dieter

Chancen und Risiken im liberalisierten europäischen Verkehrsmarkt am Beispiel Ost-West-Verkehr 2010“ in EI - Eisenbahningenieur (52) 5/2001

Hahn, Wolfgang

Wettbewerbsverzerrungen im europäischen Verkehr, Schriftenreihe der DVWG, B247, 2001

Höltgen, Daniel

Europäische Kommission - Generaldirektion Erweiterung: EU-Erweiterung, Verkehrspolitik und Grenzregionen, 2001

Keller, Gerhard

Die Aufnahme neuer EU-Mitglieder – ein Problem für die innere Sicherheit?; <http://www.eab-berlin.de/berichte/erweiterung0601/berichtkeller220601.PDF>, S. 4 (10.07.02)

Plehwe, Dieter [Hrsg.]

Transformation der Logistik, Discussion Papers, FS I 98 – 103, 1998

Schladebach, Marcus

Die Betriebsgenehmigung für Luftfahrtunternehmen im europäischen Luftverkehrsrecht; 2002

Schmidt, Karlheinz

Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite aus Sicht der Verkehrsträger: Straße; Schriftenreihe der DVWG e.V., B 247, 2002

Schilling, Horst

EU-Osterweiterung; <http://www.lbo-online.de/html/data/PM-1501.html> (10.07.02)

Traxler, Stefanie

Der EG-Führerschein: Stand der Harmonisierungsbestrebungen im europäischen Führerscheinrecht; in: Beilage für Verkehrssicherheit des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, 2002

von Haus, Gerd

Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite aus Sicht der Verkehrsträger: Binnenschifffahrt, erschienen in: Schriftenreihe der DVWG, Reihe B, Heft B 247, 2001

Deutsches Verkehrsforum

Die deutsche Verkehrswirtschaft und die Anforderungen an die EU-Osterweiterung, Berlin, 2002

ECMT Economic Research Committee

Conclusions of round table 120: “What role for the railways in Eastern Europe?” in: CEMT/CS/RE(2001)13/FINAL, Cambridge, 2001

Europäische Union

Verkehrspolitik und die Erweiterung der Europäischen Union, Arbeitsgruppe des Generalsekretariats Task-Force „Erweiterung“, Themenpapier 44, Luxemburg, (28.07.1999)

Europäische Union

<http://europa.eu.int/scadplus/leg/de/lvb/124207.htm> (8.07.02)

Europäische Union

<http://europa.eu.int/scadplus/leg/de/lvb/l24040.htm> (10.07.02)

Europäische Union

Transeuropäische Netze; www.europa.eu.int/scadplus/leg/de/lvb/l24185.htm
(8.07.02)

Europäisches Parlament

Binnenverkehr; http://www.europarl.eu.int/factsheets/4_5_4_de.htm (8.07.02)

Europäisches Parlament

Themenpapier Nr. 44; www.europarl.eu.int/enlargement/briefings/44a2_de.htm
(8.07.02)

Kommission der europäischen Gemeinschaft

Weißbuch: Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft, 2001

Kommission der europäischen Gemeinschaft

Regelmäßiger Bericht 2001 über die Fortschritte Estlands auf dem Weg zum Beitritt, <http://www.europa-wird-bunter.de/erweiterung/hg/eu-dok/2001-11-estland.pdf>, Brüssel, SEK (2001) 1747, (13.11.2001)

Kommission der europäischen Gemeinschaft

Regelmäßiger Bericht 2001 über die Fortschritte Polens auf dem Weg zum Beitritt, <http://www.europa-wird-bunter.de/erweiterung/hg/eu-dok/2001-11-polen.pdf>, Brüssel, SEK (2001) 1752, (13.11.2001)

Kommission der europäischen Gemeinschaft

Regelmäßiger Bericht 2001 über die Fortschritte Ungarns auf dem Weg zum Beitritt, <http://www.europa-wird-bunter.de/erweiterung/hg/eu-dok/2001-11-ungarn.pdf>, Brüssel, SEK (2001) 1748, (13.11.2001)

Kommission der europäischen Gemeinschaft

Regelmäßiger Bericht 2001 über die Fortschritte Sloweniens auf dem Weg zum Beitritt, <http://www.europa-wird-bunter.de/erweiterung/hg/eu-dok/2001-11-slowenien.pdf>, Brüssel, SEK (2001) 1755, (13.11.2001)

Kommission der europäischen Gemeinschaft

Regelmäßiger Bericht 2001 über die Fortschritte der Tschechischen Republik auf dem Weg zum Beitritt, <http://www.europa-wird-bunter.de/erweiterung/hg/eu-dok/2001-11-tschechien.pdf>, Brüssel, SEK (2001) 1746, (13.11.2001)

Kraftfahrt-Bundesamt

Jahrespressebericht 2002

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Spezialkurse für Berufskraftfahrer, www.kfv.at/2002/02-07-29.htm (10.07.02)

Niedersächsische Staatskanzlei

Europa-Fokus, Ausgabe 2000/1

Umweltministerium Bayern

Nachhaltige Technische Infrastruktur,
www.umweltministerium.bayern.de/bereiche/entwick/bereiche/lep2001/datei31.pdf
(08.07.02)

Verband für Verkehr und Umwelt

Beitrittsstaaten: einmalige Chance nicht vertun! Sonderbeilage des T&E Bulletins Ausgabe Mai 2000

Wissenschaftlicher Beirat beim BMVBW

Gutachten für den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Verkehrspolitische Handlungserfordernisse für den EU-Beitritt von MOE-Ländern. Abgedruckt in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 72. Jg., Heft 1/2001, S. 1-24.

Weiterführende Literatur

Aberle, Gerd

Finanzpolitische/fiskalpolitische Konsequenzen, in: Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., B 226: Effizienter europäischer Verkehrsmarkt, S. 108ff., Stuttgart, 1999

Dauderstädt, Michael

*Osterweiterung der EU: Lösung ohne Problem?, 1998
<http://www.fes.de/organisation/europe/publicat/widienst.html>, (14.01.2002)*

Esterer, G.

Fahrspur nach Westen, in: akzente 2/99

Heinemann, Reinhard W.

Infrastrukturplanung/Infrastrukturvorhaltung unter Managementaspekten – aus Länder-Sicht, in: Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., B 226: Effizienter europäischer Verkehrsmarkt, S. 56ff., Stuttgart, 1999

Höfler, Leonhard; Platzer, Gerhard

EU-Erweiterung wird Realität, in: Internationales Verkehrswesen (52) 4/2000, S.126ff.

Kinnock et. al.

Bericht der Kommissare Neil Kinnock, Monika Wulf-Mathies und Hans Van den Broek an die Kommission bezüglich der TINA vom 29. Januar 1999

Monigl, Janos

Planung des Schnellstraßennetzes in Ungarn einschließlich gebührenpflichtiger Autobahnen, in: Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., B 237: Zukünftige integrierte Verkehrsinfrastrukturplanung in Europa, S.83ff., Berlin, 2000

Tombor, S.

Die Einbindung der ungarischen Verkehrsinfrastruktur in das Trans-Europäische Netz, in: Straßenverkehrstechnik 10/99, S.477ff., 1999

Valasek, D.

Financing Of Motorway Construction In The Czech Republic, Ministry of Transport and Communications of the Czech Republic, Prague, (25.02.1998)

Auswärtiges Amt der Bundesrepublik Deutschland

http://www.auswaertiges-amt.de/www/de/eu_politik/vertiefung/erweiterung_html,
(13.05.2002)

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

<http://www.bbr.bund.de/abt1/i3/interreg/europa.htm>, (17.07.2001)

Die Bahn

http://www.bahn.de/konzern/holding/paneuropa_de/dbag_0900_finanzierung.shtml,
(8.03.2002)

Europäische Gemeinschaften

<http://europa.eu.int/abc/doc/off/rg/de/1997/dex51697.htm>, (18.02.2002)

Europäische Union

<http://europa.eu.int/abc/obj/treaties/de/detr6d04.htm>, (8.03.2002)

Kommission der europäischen Gemeinschaft

http://europa.eu.int/comm/tfan/en_de.html, (8.03.2002)

mut 2000

EU-Osterweiterung mit Ausnahmeregeln, mut (28.04.2000), S.18f.

Österreichisches Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf den Verkehr, Publikationen Band 90,
<http://www.bmv.gv.at/vk/10service/publi/band91.htm>, (17.07.2001)

Österreichisches Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Österreich und das UN/ECE Trans European Railway Projekt (TER),
<http://www.bmv.at/vk/6int/ter.htm>, (17.07.2001)

Wirtschaftskammern Österreichs

<http://www.wko.at/bsv/Internet/papier.htm>, (17.07.2001)