

Chancengleichheit der Verkehrsträger angesichts der europäischen Richtlinien

Zu Verkehr gibt es sehr wenig europäische Richtlinien, es gibt ein White Paper, es gibt Green Papers, es gibt Verträge und es gibt einige Richtlinien betreffend Fahrzeugausstattung und einige Richtlinienentwürfe bezüglich der Organisation von Eisenbahnen und des öffentlichen Verkehrs.

Europa hat das Verkehrssystem im 19. Jahrhundert in der Entwicklung der Eisenbahnen im Wesentlichen weltweit dominiert, verlor jedoch diese Dominanzstellung und übernahm nach 1945 Verkehrsplanungsprinzipien der USA und damit Autoverkehr und Unverständnis. Außerdem ist Europa mit der Reichsgaragenordnung aus 1939 belastet, mit der im Wesentlichen die Chancengleichheit der Verkehrsträger aufgehoben wurde. Jeder, der Wohnungen oder Betriebe baut, wurde in der Reichsgaragenordnung gezwungen, auf eigenem Grund oder in der Nähe Parkplätze für die vorhandenen und zukünftig zu erwartenden Fahrzeuge einzurichten. Damit ist jede Chancengleichheit zwischen Auto und allen anderen Verkehrsträgern zerstört.

EU White Paper

Trotz unglaublich großer Unterschiede in der Entwicklung zwischen Straßen- und Eisenbahnverkehr im Güter- und Personentransport hat die EU-Kommission bis heute die grundsätzlichen Wirkungsmechanismen des Verkehrs:

- kein Mobilitätswachstum
- keine Zeiteinsparung durch Geschwindigkeitserhöhung
- kein Markt im technischen Verkehrsbereich

nicht begriffen. So fällt es ihr auch nicht auf, dass im White Paper unter Kapitel 1 unter kontrollierter Wettbewerb als erstes Kapitel die Verbesserung des Straßenverkehrs steht, obwohl dieser ohnehin offensichtlich um Größenordnungen besser ist, als alle anderen Verkehrsträger. Folgeschwere Irrtümer durch Abweichungen von der Wahrnehmung zur Realität sind die derzeitigen Kennzeichen europäischer Verkehrspolitik.

Hinzu kommen noch irreführende Leitindikatoren wie z.B. das Bruttonationalprodukt. Das Bruttonationalprodukt hat keine Beziehung mehr zum Wohlstand der Menschen in Europa. Orientiert sich die Politik an der falschen Maßzahl, ergreift sie die falschen Maßnahmen.

Die europäische Kommission bezeichnet die Zunahme von 17 km Tagesentfernung 1970 auf 35 km 1998 als Zunahme der Mobilität. Hier wird nicht nur der Begriff missbräuchlich verwendet, sondern auch das Vorzeichen vertauscht. Nicht die Mobilität hat zugenommen, sondern der Aufwand für Mobilität. Die Verlängerung der Wege bedeutet tatsächlich eine Verschlechterung der Logistik, das heißt eine schlechtere Raumorganisation in Europa.

Der zweite fundamentale Fehler, der sich durch sämtliche EU-Verkehrspapiere zieht, ist das Problem der Stauungen. Stauungen sind kein Verkehrsproblem, sondern das Symptom einer zu starken positiven Reizung in einem Teil des Verkehrssystems, im Allgemeinen ist es der Autoverkehr. Zu starke positive Reizungen kann man nur durch entsprechend negative Reizungen unter Kontrolle bringen. Die EU macht gerade das Gegenteil. Ihre Empfehlung bedeutet Abbau von Engstellen. Die Folgewirkung dieser Empfehlung bedeutet Vergrößerung der Zahl der Engstellen an allen übrigen Bereichen des Netzes. Die Empfehlung der EU-Kommission entspricht etwa jener Empfehlung, einen Brand durch Leichtbenzin löschen zu wollen.

Die Berechnungen von Staukosten sind völlig absurd, da im Verkehrssystem aufgrund der Zeitkonstanz weder Geschwindigkeit gewonnen noch durch Stauungen Zeit verloren gehen kann. Damit sind sämtliche Entscheidungen der EU in diese Richtung falsch.

Naive kindliche Sicht der EU

Die EU behauptet auf Seite 11, dass sie nicht in der Lage wäre, die Mobilität von Personen oder Gütern zu reduzieren. Sie bezeichnet dies als unrealistisch. Jeder Dorfbürgermeister oder Bürgermeister einer Kleinstadt, der sich dazu durchgerungen hat, in seinem Gebiet Tempo 30 Zonen, weitere Verkehrsberuhigung oder Fußgeherzonen einzurichten, war in der Lage, in den letzten 30 Jahren die in der EU als „Mobilität“ bezeichnete Größe, nämlich den Aufwand an Kilometern, deutlich zu reduzieren. Die mächtige EU, die in Geld schwimmt, soll dazu nicht in der Lage sein?

Verkehr und Wirtschaft bedienen einander. Die EU erzeugt mit ihrer Verkehrspolitik derzeit eine zunehmende Arbeitslosigkeit, Umweltprobleme und Sozialprobleme. Verkehr und Wirtschaft bedienen immer einander. Langsamer Verkehr und teurer Verkehr ist vorteilhaft für die lokale Wirtschaft, schneller und subventionierter Verkehr ist vorteilhaft für die internationalen Großkonzerne. Und genau diese werden von der EU-Kommission einseitig massiv subventioniert bzw. die Mitgliedsländer angehalten, diese

Subvention noch zu verstärken. Die Kommission zerstört entweder wissentlich oder unwissentlich damit die lokale und regionale Wirtschaft.

Beweis für diese Behauptung

Über 70 % der Güter, die derzeit in Europa Staatsgrenzen queren, verlassen nicht die Konzerngrenzen. Das bedeutet, dass der EU-Bürger die konzerninternen Transporte über das öffentliche Straßennetz weitestgehend bezahlt. Die Folge ist erkennbar. Seit den 60er Jahren nimmt die Effizienz der Wirtschaft ständig ab. Die von der Wirtschaft produzierte Geldmenge in DMK pro Personenkilometer oder pro Güterkilometer ist ständig im Sinken begriffen.

Das White Paper der EU-Kommission weist schwerste methodische Mängel auf. Es geht weder von einer klaren Wahrnehmung der Realität aus, die von einem gewissen Systemverständnis im heutigen technischen Umfeld zeugt, noch weist es entsprechend klare Oberziele auf, die widerspruchsfrei mit den Unterzielen, die bei jedem Kapitel angeführt sind, zusammenpassen. Das White Paper bewegt sich auf der operativen Projektsebene anstatt auf der strategischen Ebene, die eigentlich der EU-Kommission zusteht. Es gibt daher keine gesamte Planungsstrategie, sondern lediglich eine Realisierung auf der Projektsebene. Auf diese Art und Weise kann man keine Verkehrsgestaltung betreiben. Ein Beispiel für diese methodischen Mängel sind allein die priorisierten Projekte, etwa im Eisenbahnbereich. Als Beispiel wollen wir den Brenner-Basistunnel hernehmen, der von der EU-Kommission künstlich auf der Route von Berlin nach Rom (einen Umweg durch das Niemandsland) graphisch so dargestellt wird, als gäbe es andere Eisenbahnverbindungen nicht. Die tatsächliche Route verläuft nicht wie in der Karte der EU eingezeichnet über Deutschland und Tirol, die natürliche tatsächliche Route der Verbindung von Berlin nach Süden verläuft über Prag, Linz, den Schoberpass und die Südbahn nach Italien und damit nach Rom. Abgesehen davon, dass diese Route mehrere Metropolen bedient und weitgehend Tallagen folgt, hat sie auch noch die großen Vorteile, dass sie den gesamten mediterranen Raum auch im Osten erschließt. Sie ist verkehrlich von weit größerer Bedeutung. Der zweite Fehler, der im Brenner-Basistunnel deutlich sichtbar ist, besteht darin, dass die wirtschaftlichen Gewinner im Norden und im Süden sitzen, während Österreich beim Brenner-Basistunnel keine wirtschaftlichen Effekte hat. Es ist deshalb völlig unverständlich, wie ein österreichischer Politiker auf die Idee kommen kann, sich an einem solchen Projekt planerisch oder gar bei der Finanzierung zu beteiligen.

Der dritte Fehler, der dieses Projekt kennzeichnet, besteht darin, dass ein Engpass konstruiert wird, den es nicht gibt. Man kann den gesamten Güterstrom bereits heute, wenn man den Tauern zweigleisig ausbaut, auf den bestehenden Strecken von Tauern und Brenner bewältigen, ohne einen zusätzlichen Tunnel zu bauen. Kapazität steht auf der Eisenbahn, wenn der Tauern zweigleisig fertig gebaut ist, ausreichend zur Verfügung. Außerdem besteht die Möglichkeit, dass nach Querung des Alpenhauptkammes über drei Achsen eine Querverbindung von der Tauernachse zu den italienischen Eisenbahnen besteht, die nur entsprechend benutzt werden müsste.

Der dritte Fehler besteht darin, dass im Alpenraum ohnehin ausreichende Kapazität zur Verfügung steht, sodass kein zusätzlicher Brenner-Basistunnel gebaut werden muss. Die Schweiz wird in Zukunft über die Alpentransversale eine leistungsfähige zusätzliche Verbindung anbieten, in Österreich gibt es die Route über den Brenner, über den Tauern und über den Schober, die in Summe mehr als ausreichend Kapazität für den Transitverkehr von heute und auch für morgen aufweisen.

Die EU-Verkehrsrealität widerspricht den EU-Verkehrszielen. Während in den Zielen die Verlagerung von Straße auf die Schiene beschworen wird, betreibt die EU-Verkehrspolitik gerade das Gegenteil. Die Netzwirkung der Eisenbahnen hat von 1990 auf 2000 um 40 % abgenommen.

Wollte die EU tatsächlich eine rationale Verkehrspolitik betreiben, dann müsste sie alles daran setzen,

- a) um den Tauern zweigleisig fertig zu bauen
- b) ein Lkw-Durchfahrtsverbot durch die Alpen zu erlassen und
- c) für die eventuellen stehenden Umwegtransporte Kompensationszahlungen einzuführen
- d) flächenhafte Verladeeinrichtungen für die Eisenbahn zu schaffen

Hauptfehler der EU

Die glaubt, wie es das naive sachunkundige Verkehrswesen auch jahrzehntelang annahm, die Verkehrsprobleme wären im Fließverkehr zu lösen. Verkehrsprobleme können niemals im Fließverkehr gelöst werden, weil der Fließverkehr immer nur ein Symptom der bestehenden falschen Parkraumorganisation ist. Will man Verkehrsprobleme tatsächlich lösen, muss der Parkraum umorganisiert werden. Solange die Fahrzeuge entsprechend der Reichsgaragenordnung von Hitler so zugeordnet werden wie dies heute der Fall ist, nämlich zu den Wohnungen, Arbeitsplätzen und

dergleichen, ist jeder Verkehrsmarkt physisch zerstört und verfälscht. Eine physische Verfälschung kann weder durch Managementsmaßnahmen, noch durch Finanzmaßnahmen kompensiert werden. Um daher überhaupt von einem Verkehrsmarkt reden zu können, sind elementare Grundvoraussetzungen für die Einrichtung wirksamer Marktmechanismen zu schaffen. Dazu gehört die Äquidistanz von Parkplatz und Haltestelle für alle Aktivitäten des Menschen, sowohl für den Personenverkehr, wie auch für den Güterverkehr. Zwangsläufig wird dies in der Fläche immer eine Art von Belieferung durch den Lkw geben, allerdings sollten Lkw-Fahrten über hundert Kilometer grundsätzlich verboten werden.

Die Ausrede der EU, der Parkraum wäre eine Subsidiaritätsangelegenheit, ist absolut falsch. So wie der Parkraum organisiert wird, so finden die Fahrten über die Staatsgrenzen statt. Der Parkraum beeinflusst daher sehr wohl die Verkehrsbeziehungen über die Staatsgrenzen und ist daher kein Prinzip der Subsidiarität, sondern ein typischer Fall für die EU. Eine EU-Richtlinie, die Äquidistanz zwischen Haltestellen und Parkplätzen vorschreibt, wäre daher die elementare Voraussetzung, um überhaupt von einem Verkehrsmarkt reden zu können.

Die EU ist blind für die Zukunft. Ein Verkehrssystem, das zu 98 % von fossilen Treibstoffen abhängig ist, wie der heutige Straßenverkehr, wird in absehbarer Zukunft mit zunehmenden Problemen bezüglich Energieversorgung konfrontiert werden. Eine weit blickende EU-Verkehrspolitik müsste diesen Umständen Rechnung tragen und dafür sorgen, dass so viele Verkehrsbeziehungen wie nur möglich auf Verkehrsarten verlagert werden, die ökologisch nachhaltiger und weniger von fossiler Energie abhängig sind. Es sind dies neben den Eisenbahnen und öffentlichen Verkehrsmitteln in erster Linie Fußgeher und Radfahrer.

Die Chancengleichheit kann auch in diesem Bereich nur dann hergestellt werden, wenn das Auto aus der Fläche entfernt wird und auf Inseln (Garagen oder Parkplätze) konzentriert bleibt und nicht mehr in die Fläche eindringen darf. Unter diesen Bedingungen gibt es entsprechende Umstrukturierungen in der Wirtschaft zu mehr Wettbewerb, faireren Bedingungen, einen massiven Beschäftigungseffekt und Chancengleichheit für Verkehrsträger.

Das Brüssel-zentrische Verständnis der europäischen Verkehrspolitik

Die EU Gedankenwelt ist gefangen in einer zentralistischen und zwar monozentralistischen Struktur, die offensichtlich alles auf Brüssel bezieht.

Verkehrssysteme bzw. lebendige Systeme reagieren völlig anders. Diese zentralistische europäische Verkehrsstruktur, die sämtliche periphere Gebiete mit schnellen Verkehrsverbindungen oder das Centro anschließt, wird die gesamte Peripherie zerstören und schwächen anstatt sie zu stärken. Eine faire europäische Verkehrspolitik müsste begreifen, dass Zentren überall sind und nicht nur in Brüssel. In jedem Zentrum werden Lebensmittel, Arbeitsplätze, Dienstleistungen und dergleichen abgefragt und nicht nur in Brüssel. Ein entsprechendes differenziertes Netz der Zentren ist daher die richtige Lösung anstatt einer Destabilisierung der Verhältnisse zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten und Städten durch Konzentration der Investitionen auf die oben bereits erwähnten transeuropäischen Netze.

Durch diese einseitige Investition wird nicht nur die Chancengleichheit der Verkehrsträger zerstört, sondern auch die Chancengleichheit der Städte und Regionen.