

euromatur - Info

Verkehr im neuen Osten



Verkehr im neuen Osten nach alten Rezepten

Für die Beitrittsländer hat die EU nur schöne Worte, keine neuen Konzepte

Am 1. Mai ist die Europäische Union durch den Beitritt von zehn vor allem osteuropäischen Ländern auf 25 Mitglieder angewachsen. Damit entstand der größte Binnenmarkt der Welt. Nachhaltig oder nachteilig: Wie wirkt sich der Verkehr im neuen Europa für Mensch und Umwelt aus?

Die Verkehrsproblematik ist der EU anscheinend bekannt

Die EU ist sich der Tatsache bewusst, dass es so mit dem Verkehr nicht weiter gehen kann. Zu diesem Schluss kann man jedenfalls kommen, wenn man sich eine Reihe von Zitaten vor Augen hält, die man ihrer Klarheit wegen eher in Texten von Umweltorganisationen erwarten würde, denn in offiziellen EU-Papieren. *"Gegenwärtiges Verkehrssystem auf Dauer nicht tragbar"*

Beginnen wir mit einem Blick auf die Webpage der zuständigen Generaldirektion: *„Offene Grenzen und bezahlbare Verkehrsmittel erlauben den Europäern persönliche Mobilität in bisher ungekanntem Ausmaß. Güter werden rasch und effizient vom Hersteller zum Verbraucher transportiert, oft über mehrere Länder. Die Europäische Union hat dazu beigetragen, indem sie die nationalen Märkte für den Wettbewerb öffnete und physische und technische Barrieren für den freien Verkehr abbaute. Aber das gegenwärtige Verkehrssystem und seine Wachstumsraten sind auf Dauer nicht tragbar.“*

Öffentliche Verkehrsmittel sollen Priorität haben

In der von den EU-Regierungs- und Staatschefs 2001 in Göteborg beschlossenen Nachhaltigkeitsstrategie wird folglich richtigerweise ausgeführt: *"Die Verkehrsüberlastung hat rasch zugenommen, so dass der Verkehr fast zum Erliegen kommt. Dies trifft vor allem die städtischen Gebiete. (...) Die gemeinsame Verkehrspolitik sollte sich der Zunahme der*

Verkehrsüberlastung und Verschmutzung annehmen und die Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln fördern."

Eine "prioritäre Behandlung von Investitionen in die Infrastruktur von öffentlichen Verkehrsmitteln und der Schiene" wurde angekündigt.

„Bürgernetze“ für wirtschaftliche Entwicklung und Arbeitsplätze

Damit setzt die EU- Kommission konsequent ihre Ankündigungspolitik für eine umweltverträgliche, nachhaltige und Bürger nahe Verkehrspolitik fort. Bereits 1995 hatte sie bei der Veröffentlichung der sogenannten "Bürgernetze" angemerkt: *"Ein gut funktionierendes europäisches Verkehrssystem setzt einen attraktiven und umweltverträglichen lokalen und regionalen Personenverkehr voraus. (...) Dieser trägt zu wirtschaftlicher Entwicklung und Beschäftigung bei und verringert das Verkehrsaufkommen. (...) Er vermindert die soziale Ausgrenzung. (...)"*

ÖPNV-Förderung versprochen

Als Resümee wird in den "Bürgernetzen" anerkannt, dass "öffentliche Verkehrsmittel (...) bei der Verringerung der Umweltbelastung, der Unterstützung des Wirtschaftswachstums und der Förderung des sozialen Zusammenhalts eine maßgebliche Rolle" spielen. Als Bonbon wird versprochen, *"im Rahmen der Strukturfonds vor allem einen umweltverträglichen Nah- und Regionalverkehr (zu) fördern."*

Umsetzung in den Mitgliedstaaten spricht eine andere Sprache

Das sind aus Verbraucher- und Umweltsicht wunderschöne und visionäre Aussagen. Doch bekanntlich sind Worte das eine, die Politik manchmal etwas anderes. Woran lässt sich die konkrete Verkehrspolitik besser ablesen als an der Verkehrsentwicklung und an Investitionen? Die entsprechenden Zahlen sprechen auch eine deutliche Sprache, bloß leider eine andere als die zitierten Sätze der Kommission. Und dies gilt sowohl für die alten wie auch die neuen Mitgliedstaaten.

Beispiel Polen:

Pkw-Verkehr nimmt zu, ÖPVN-Nutzung sinkt

Werfen wir einen Blick zu unserem direkten Nachbarn nach Polen. Dort verdoppelte sich zwischen 1980 und 1990 die Zahl der Pkw von zunächst 66 Pkw pro 1000 Einwohner auf 138. Wieder 10 Jahre später, im Jahr 2000, war die nächste Verdoppelung perfekt. Pro Tausend Einwohner gab es nun bereits 272 Pkw pro 1000 Einwohner und damit eine Dichte, wie sie Griechenland vorzuweisen

hat. Die Autodichte in Warschau liegt mittlerweile über der vergleichbarer westlicher Großstädte, und das merkt auch jeder, der diese Stadt besucht.

Autos werden nicht gekauft, damit sie herumstehen. Deshalb verwundert es nicht, dass auch die Pkw-Fahrten explosionsartig anstiegen. Im Jahr 2000 verzeichnen die Statistiker doppelt so viele gefahrene Personenkilometer im Straßenverkehr wie 1990. Die Anteile des Umweltverbundes - öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV), Fahrrad, Fußgänger - sanken hingegen dramatisch, ebenso die Leistungen des Eisenbahnverkehrs, die sich im gleichen Zeitraum halbierten.

- **Mehr als ein Viertel Eisenbahnstrecken in Polen geschlossen?**

Noch ist nicht ganz klar, wie viele Eisenbahnstrecken in Polen geschlossen werden müssen, aber weit mehr als ein Viertel steht aktuell zur Disposition - und die polnische Staatsbahn PKP vor dem Kollaps. Dringend benötigte Investitionen in die Schiene, den Fahrzeugpark, zur Förderung des regionalen Schienenverkehrs oder des öffentlichen Nahverkehrs in den Städten gibt es kaum.

- **Überschuldete Kommunen**

Die Kommunen sind mittlerweile überschuldet, an allen Ecken und Enden fehlt es oft am Nötigsten: in der Bildung, im Sozialbereich (u.a. knapp 20 % Arbeitslosigkeit im Landesdurchschnitt), im Gesundheitswesen etc. Da kann man sich den Luxus ÖPNV nicht leisten. Eine Folge: Die Zahl fabrikneuer Straßenbahnen, die im letzten Jahrzehnt in Polen angeschafft wurde, lässt sich fast an zwei Händen abzählen; und das in einem Land, in dem nahezu jede Stadt mit mehr als 50.000 Einwohnern über ein Straßenbahnnetz verfügt bzw. verfügte.

- **21,7 Milliarden Euro für neue Mitgliedstaaten**

Doch nun kommt bald richtig Geld von der EU. Rund 14,1 Mrd. Euro an Strukturfonds- und 7,6 Mrd. Euro an Kohäsionsfondsmitteln werden zwischen 2004 und 2006 in die 10 neuen Mitgliedsländer fließen. Für Polen sind davon 8,3 Mrd. Euro aus dem Strukturfonds und zwischen 3,5 und 4 Mrd. Euro aus dem Kohäsionsfonds vorgesehen. Von Letzterem gehen 50 % direkt in Verkehrsinvestitionen. Doch wie werden diese aussehen, wo wird investiert?

Verkehrspolitik der "alten" EU kein gutes Beispiel

Schauen wir zunächst wieder zurück in die "alte" EU, um zu sehen, was bislang wie finanziert wurde. In der Zeit von 1989 bis 1993 wurden allein aus den EU-Strukturfonds ca. 8 Mrd. Euro, zwischen 1994 bis 1999 gar 13,7 Mrd. Euro in Verkehrsinfrastrukturen gesteckt. Die Verteilung der Mittel auf die einzelnen Verkehrsträger lässt allerdings die umweltpolitisch positiven Aussagen der Kommission in einem gänzlich anderen Licht erscheinen: 70 % der Mittel wurden in den Straßen- und Autobahnbau gesteckt, gerade einmal 16 % für Eisenbahnen (zumeist Ferntrassen), 3 % für Flughäfen, 5 % für Häfen und 4,5 % für "andere verkehrsbezogene Aktivitäten", wozu der "Ausbau des intermodalen Verkehrs", der hoch gelobte "Personennahverkehr" sowie "Studien" gerechnet werden.

Weitere Verkehrsprojekte finanzierte man aus dem Kohäsionsfonds, der bislang nur vier Mitgliedstaaten, nämlich Spanien, Portugal, Griechenland und Irland offen stand: Zwischen 1993 bis 1999 flossen hieraus ca. 5 Mrd. Euro in Verkehrsmaßnahmen: zu 69,0 % waren es Straßen und Autobahnen, zu 23,0 % der Bau bzw. der Ausbau von Eisenbahnstrecken, 4,4 % gingen in Flughäfen, 3,0 % in Häfen und 0,6 % in "sonstiges".

Man muss entweder ein Künstler oder ein Politiker sein, um aus diesen Zahlen eine Schwerpunktsetzung für den öffentlichen Verkehr ablesen zu können! Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten. Dies bewahrheitete sich bislang in der EU eindrucklich.

Kaum war der eiserne Vorhang gefallen, wurde auch für die Beitrittsländer der Verkehrsinfrastrukturbedarf ermittelt und das sogenannte "TINA"-Netz entwickelt.

TINA ist die Abkürzung von "Transport Infrastructure Needs Assessment". Im Kern geht es hierbei um die Ausdehnung der transeuropäischen Verkehrsnetze in Richtung Osten. Elf Länder sind tangiert, es wurden zehn sogenannte "Korridore" ausgewählt. Als Bedarf definierte man den Neubzw. Ausbau von 18.030 km Straßen, 20.290 km Schienen, 38 Flughäfen, 13 Seehäfen und 49 Binnenhäfen. Allein in diesen "europäischen Korridoren".

44 Mrd. Euro für Straßenprojekte

Insgesamt sollen die Maßnahmen nach den aktuellsten Berechnungen rund 90 Mrd. Euro kosten. Die Hälfte, rund 44 Mrd. Euro, wird der Straßenbau verschlingen, der Schienenausbau wird mit 37 Mrd. Euro veranschlagt, 0,3 Mrd. Euro für Fluss-, 4,4 Mrd. Euro für Flughäfen, 1 Mrd. Euro für Terminals, rund 3 Mrd. Euro für Seehäfen. Die Bauphasen sollen bis zum Jahr 2015 laufen. Auch daraus kann man keine klare Prioritätensetzung für öffentliche Verkehrsmittel ablesen. **Die Finanzierung tragen zum größten Teil die Mitgliedstaaten.** Hatten die Beitrittsländer, als sie Anfang der 90er Jahre der EU ihren "Bedarf" anmeldeten, noch gehofft, dass sich das Brüsseler Füllhorn bald massiv über ihre zum Teil noch unberührten Landschaften ergießen würde, so wurden sie bald enttäuscht. Nur rund 10-20 % der Investitionskosten der Transeuropäischen Projekte übernimmt Brüssel; den Rest müssen die Beitrittsstaaten selbst aufbringen - mit dramatischen Konsequenzen!

Kaum Geld für Verkehrsinvestitionen

Denn ein solcher finanzieller Kraftakt würde die Staaten überfordern, und die Folgen können gefährlich sein. Der EU-Wirtschafts- und Sozialausschuss (WSA) weist in einer jüngst verabschiedeten Stellungnahme darauf hin, dass Länder wie Polen oder Ungarn derzeit nur ca. 0,5 % ihres Bruttoinlandsproduktes (BIP) für Unterhaltung und Neubau der gesamten Verkehrsinfrastruktur (mit ÖPNV) ausgeben können.

Die Realisierung allein der genannten TINA-Projekte würde aber jährliche Investitionen in dreifacher Höhe, also von rund 1,5 % des BIP, verschlingen. Und das allein in den Korridoren! Da bleibt für die vielen Dinge außerhalb der Korridore nichts mehr übrig.

Regionale und nationale Infrastruktur werden benachteiligt

"Die Konzentration der Investitionen auf TEN- bzw. TINA-Projekte (kann) bei der Haushaltslage der Mitgliedstaaten und der Beitrittsländer zu einer Vernachlässigung der regionalen und nationalen Infrastruktur führen", warnt der WSA. Im Klartext: Bei der Knappheit der Mittel werden zwar sowieso nicht alle der angekündigten Projekte kommen, doch was Priorität haben wird, lässt sich erahnen. Es dürfte eher der Straßenbau denn eine nachhaltige Verkehrspolitik sein.

Wiederholung der Verkehrspolitik in Ostdeutschland nach der Wende

Wer glaubt, dass die Verkehrspolitik in den neuen EU-Staaten anders aussehen wird als die der bisherigen EU-15, der hat sich getäuscht. In der Realität wiederholt sich in diesen Staaten derzeit genau das, was vor rund 15 Jahren nach der Wiedervereinigung im Osten Deutschlands zu beobachten war: ein radikaler Wandel im Verkehrssektor, weg von Schiene und Öffentlichem Personennahverkehr, hin zum Pkw und Lkw. **Trend "nicht ermutigend": Emissionen steigen, Schiene geht zurück .**

Werfen wir noch einmal einen Blick in ein EU-Dokument vom letzten Jahr. Die Kommission stellt in einer Mitteilung zur "Überprüfung der Umweltpolitik 2003" vom Dezember 2003 fest, dass es beim Verkehr keinerlei Hinweise darauf gibt, dass sich die EU auf dem richtigen Weg zu einer nachhaltigeren Politik befindet. Sie konstatiert, dass die Emissionen im Verkehrssektor weiter steigen, und dass gerade in den Beitrittsländern die Trends "nicht ermutigend" sind. "Im Schienen und Busverkehr kam es zu einem starken Rückgang, und im Luft- und Pkw-Verkehr waren höhere Wachstumsraten als in der EU zu verzeichnen."

Lesen wir also weiterhin ab und an mit offenen Mund und staunendem Blick neue, wunderschöne Ankündigungen der Kommission wie die, sie werde "*sich der Zunahme der Verkehrsüberlastung und Verschmutzung annehmen und die Nutzung von umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln fördern.*" Und hoffen dann darauf, dass eines Tages die Versprechungen auch wahr werden. Sie verrät uns ja nicht, wann das der Fall sein soll.

Autor: Lutz Ribbe, Erstveröffentlichung: Juli 2004
Eine Informationsschrift der Stiftung Europäisches Naturerbe (EURONATUR)
Grabenstr. 23, D-53359 Rheinbach
Tel: 02226-2045, Fax: 02226-17100
e-mail: bonn@euronatur.org