

Positionspapier

**EU-Osterweiterung:  
Mobilität schaffen**

November 2002



**DEUTSCHES  
VERKEHRSFORUM**

---

Klingelhöferstr. 7  
10785 Berlin  
Tel. 030 / 26 39 54-0  
Fax. 030 / 26 39 54-22

[www.verkehrsforum.de](http://www.verkehrsforum.de)  
[info@verkehrsforum.de](mailto:info@verkehrsforum.de)

## Osterweiterung der EU: Engpässe sind bereits heute vorhanden

---

*Beschleunigtes  
Wachstum im  
Osten absehbar*

Die Staaten in Mittel- und Osteuropa sind bereits heute wichtige Handelspartner für die Europäische Union und speziell für Deutschland. Die Erweiterung des Europäischen Wirtschaftsraumes nach Osten ab 2004 wird die Wirtschaftsbeziehungen und Warenströme sowie den Austausch von Dienstleistungen weiter intensivieren. Das Deutsche Verkehrsforum begrüßt die weitsichtige Bedarfsanalyse der Europäischen Union, die sich in den ehrgeizigen Projektlisten von TEN und TINA widerspiegelt.

*Transport-  
aufkommen mit  
MOEL steigt bis  
2015 um den  
Faktor 3x bis 4x*

Die Prognosen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr einschließlich Transit weisen für 2015 gegenüber 1997 nach Polen, Tschechien und Ungarn (Quelle: BVU/IFO/ITP/Planco 2001)

- die drei- bis vierfachen Mengen auf,
- 40 bis 50 % des Volumens entfallen dabei auf den Straßengüterverkehr,
- im Personenverkehr liegen die Steigerungsraten je nach Relation zwischen 25 und 69 %.

*Wachstums-  
märkte MOEL*

Die Statistiken belegen, dass ein Großteil des in den Prognosen unterstellten Handelsvolumen sowohl wertmäßig als auch volumenmäßig *bereits heute* erreicht wird. So hat sich zum Beispiel

- die Einfuhr aus Polen nach Deutschland seit 1997 im Jahr 2001 im Wert fast verdoppelt,
- die Ausfuhr nach Polen stieg im Wert um 50 %,
- zudem zählen Polen, die Tschechische Republik und Ungarn sowohl im Export wie im Import zu den 16 wichtigsten Handelspartnern Deutschlands.

*Engpässe  
erfordern  
bereits heute  
den Ausbau*

Die Zahlen verdeutlichen, dass *bereits heute der für die Erweiterung der EU vorgesehene Ausbauzustand der Infrastruktur nachgefragt wird*, vor allem bedingt durch die starke Zunahme von Warenaustausch und räumlicher Arbeitsteilung zwischen der EU und den Beitrittskandidaten. Weitere Engpässe sind nicht nur an den Grenzübergängen, sondern auf den grenzüberschreitenden Relationen insgesamt vor allem durch Transitverkehre absehbar. Zudem werden die Verkehrswege auch durch den zunehmenden Warenaustausch mit Russland belastet – ein Markt, der mit der Osterweiterung der EU räumlich an die Gemeinschaft heranrückt und damit an Bedeutung gewinnen wird.

*Das Wirtschaftswachstum darf  
nicht an  
Engpässen  
scheitern*

Das Deutsche Verkehrsforum möchte mit dem vorliegenden Papier darstellen, wie das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die EU-Osterweiterung aufgefangen werden kann und welche Maßnahmen hierfür erforderlich sind. Dabei ist eine abgestimmte Planung des Infrastrukturausbaus der verschiedenen Verkehrsträger wichtig, um die sinnvolle Vernetzung insbesondere von Straße, Schiene und Schifffahrt zu ermöglichen. *Vor allem muss die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur mit den wachsenden Anforderungen aus der Osterweiterung der EU hinsichtlich des Zeitrahmens und bezüglich der Kapazität Schritt halten.*

Die genannten Handlungsempfehlungen sind als *Ergänzung* und *Präzisierung* zu der Studie des Deutschen Verkehrsforums „Die Deutsche Verkehrswirtschaft und die Anforderung an die EU-Osterweiterung“ zu sehen. Sie entstanden in enger Abstimmung mit den im Deutschen Verkehrsforum vertretenen Verkehrsträgern und unter Einbeziehung ihrer Kompetenz.

### **Häfen und Schifffahrt: Kapazitätsreserven einsetzen und pflegen**

---

*Seeweg und  
Wasserstraße:  
freie Kapazitäten  
konsequent  
nutzen!!*

Insbesondere die deutschen Ostseehäfen spielen im Außenhandel mit den MOEL eine wichtige Rolle. Die hier vorhandenen Kapazitätsspielräume müssen konsequent als Alternative zu den ausgelasteten Landverkehrswegen ausgenutzt werden.

Darüber hinaus kommt auch den Nordseehäfen eine zunehmende Bedeutung als Transithäfen für Osteuropa zu. Die Feedertransporte über See bieten dabei eine leistungsfähige Alternative zu den Landverkehren.

Die Vorteile des Kurzstreckenseeverkehrs können ausschließlich über leistungsfähige Hinterlandanbindungen weitergegeben werden, die entsprechend vorgehalten werden müssen (s.u.).

Vor dem Hintergrund einer leistungsfähigen Vernetzung der Verkehrsträger und der zur Verfügung stehenden Kapazitäten bei der Binnenschifffahrt sind Umfang und Zeitplan der Wasserstraßenmaßnahmen in den Investitionsprogrammen des Bundes (Bundesverkehrswegeplan, Investitionsprogramm, Anti-Stau-Programm) unbedingt einzuhalten (siehe Positionspapier des Deutschen Verkehrsforums zu „Häfen und Schifffahrt im Bundesverkehrswegeplan“, Juni 2000). Hierzu gehört auch die Umsetzung der 1992 beschlossenen Strombaumaßnahmen an Mittel- und Oberelbe.

*Innovationen für  
Häfen und  
Schifffahrt*

Das Gesamtsystem Seeweg muss in gemeinsamer Anstrengung aller Beteiligten in die vorhandenen Transportketten integriert werden. Neben technischen Innovationen sind hierfür vor allem logistische Innovationen gefordert. Die Politik kann hier mit den vorgesehenen Fördermaßnahmen im Bereich Forschung und Entwicklung wichtige Impulse für Häfen und Schifffahrt liefern.

Die Ausstattungen der entsprechenden Korrespondenzhäfen in den MOEL zu den deutschen Seehäfen muss auf eine beschleunigte Abfertigung hin optimiert werden, indem Infrastruktur und Dienstleistungen an das westeuropäische Niveau angepasst werden. Um der Dringlichkeit dieser Maßnahmen Ausdruck zu verleihen, müssen diese in der Aufstellung von TINA verzeichnet werden, ohne hier die grundsätzliche Eigenverantwortung der jeweiligen Staaten in Frage zu stellen.

### **Straßenverkehr: Korridore für den Nah- und Fernbereich**

---

*Investitionspläne  
umfassend  
umsetzen*

Für ein nachfragegerechtes Fernstraßennetz ist vor dem Hintergrund der Erweiterung der EU nach Osten die *Realisierung aller Projekte* aus den Mittelfristprogrammen (Investitionsprogramm, Antistauprogramm) bzw. aus dem vordringlichen Bedarf des BVWP zwingend erforderlich.

Besonders bei den Relationen, die Bestandteil der TEN-Korridore sind, muss eine *vorgezogene Inangriffnahme der Projekte* geprüft werden, damit die Fertigstellung im Umfeld der EU-Osterweiterung sichergestellt ist.

Spezifische Engpässe und daraus folgende *Infrastrukturmaßnahmen* werden gesehen bei

- A 8: Kompletter 6-streifiger Ausbau der A 8 zwischen Karlsruhe – Salzburg und 8-streifig zwischen München und Bad Reichenhall (Bundesgrenze).
- A 6: Kompletter 6-streifiger Ausbau der A 6 zwischen Saarbrücken und Amberg sowie 4-streifiger Neubau zwischen Amberg – Waidhaus (Bundesgrenze)
- B 303: Die Bundesstraße B 303 Bad Berneck–Schirnding–Prag ist neben der Autobahn A 6 die wichtigste Ost–West-Verbindung zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik. Um ihrer Funktion als Verbindung zwischen dem Grenzübergang Schirnding und A 93 und A 9 gerecht zu werden, muss die Straßenverkehrsinfrastruktur auf dieser Relation zwingend weiter ausgebaut werden.
- A 4: Ausbau der A 4 zwischen Chemnitz und Kirchheim (VDE-Projekt) sowie 4-streifiger Neubau der A 4 zwischen Kirchheim und Olpe.
- A 20 / A 22: 4-streifiger Neubau der Küstenautobahn A 20 Lübeck–Ückermark (VDE-Projekt) und der Westumfahrung Hamburg; 4-streifiger Neubau der Küstenautobahn A 22 von der A 20 an die A 28 bei Westerstede.

*Hinterland-  
verkehre  
der Seehäfen  
einbeziehen*

Für die Hinterlandverkehre der deutschen Seehäfen ist im Hinblick auf die EU-Osterweiterung die leistungsfähige Zu- und Abfuhr des hier zu erwartenden zusätzlichen Transportvolumens zwingend erforderlich. Dies erfordert im Straßenverkehr zusätzlich zu den bereits genannten Projekten den zügigen Aus- bzw. Neubau der beiden nachfolgenden Relationen:

- Realisierung der A 14 Magdeburg–Schwerin.
- Lückenschluss der A 241 Schwerin–Wismar.
- 6-streifiger Ausbau der A7 zwischen AD Hamburg-Nord-West und dem AD Bordesholm.
- Durchgehender Ausbau der B404 zur A21 zwischen Kiel und der A24 Hamburg-Berlin.

*Lkw-Parkplätze  
vorhalten*

Die vorgeschriebenen Ruhezeiten führen im Zusammenhang mit dem Anstieg des Straßengüterverkehrs zu einer *Überlastung der Lkw-Parkplätze* an den Autobahnen. Um die Sicherheit bei An- und Abfahrt weiterhin zu gewährleisten, müssen die Kapazitäten hier dringend ausgebaut werden.

Durch die Erweiterung der EU wird es zwischen grenznahen Regionen zu einem verstärkten Güter- und Personenverkehr kommen. Insofern ist die lokale transnationale Infrastruktur durch Engpässe betroffen, die durch entsprechende Ausbaumaßnahmen aufgefangen werden müssen.

## **Schieneverkehr: Korridore für gebündelte Verkehre ertüchtigen**

---

Schiene-  
Infrastruktur für  
gebündelte  
Verkehre

Notwendig aus Sicht des Schieneverkehrs sind:

- Ertüchtigung der Strecke Berlin – Warschau (-Moskau), Kreta-Korridor 2 auf die international vereinbarten Parameter<sup>1</sup>;
- Ertüchtigung der Strecken Berlin / Dresden – Breslau (- Kiew), Kreta-Korridor 3 auf die international vereinbarten Parameter<sup>1</sup>; Elektrifizierung der Güterverkehrsstrecke (Hoyerswerda -) Knappenrode – Horka - Weglinie und parallel zur Verkehrsentwicklung der 2-gleisige Ausbau Knappenrode – Horka – Grenze;
- Ertüchtigung der Strecken Berlin / Nürnberg – Prag (- Bratislava - Budapest), Kreta-Korridor 4 auf die international vereinbarten Parameter<sup>1</sup>; langfristig Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding – Cheb;
- Aus- und Neubau von internationalen Rangierbahnhöfen und KLV-Hubs in Grenznähe (Drehscheiben), um Grenzaufenthaltszeiten zu minimieren (grenzüberschreitende Lokdurchläufe, abgestimmtes Güterwagenmanagement); Konzentration der internationalen Zugbildung auf leistungsfähige Zugbildungsanlagen (z.B. Polen: Poznan, Tschechien: Nymburk).
- Für die *schienengebundenen Hinterlandverkehre* der deutschen Seehäfen ist in Zusammenhang mit der Osterweiterung der EU insbesondere die Einhaltung des Zeitplans bei der im Rahmen des Konzeptes 'Netz 21' vorgesehenen Trassensanierung der Bahnstrecken Berlin–Rostock und Berlin–Stralsund notwendig.

## **Der Luftverkehr: Schnelligkeit und Flexibilität durch bedarfsge- rechte Infrastruktur erhalten**

---

Flexibilität für  
Wachstum

Die Staaten Mittel- und Osteuropas haben ihre Infrastruktur im Luftverkehr kontinuierlich ausgebaut, um den Anschluss an ihre internationalen Handelspartner zu sichern. Dabei haben die Staaten vom Systemvorteil des Luftverkehrs profitiert, dass sie durch Flughäfen mit verhältnismäßig wenig Aufwand an Zeit und Geld eine Verkehrsinfrastruktur aufbauen können, die jederzeit flexibel auf Wachstum und Änderungen bei Passagier- und Warenströmen reagieren kann. Flugzeuge brauchen eine Start- und Lande-

---

<sup>1</sup> International vereinbarte Parameter:  
*Lichttraumprofil* UIC B (die DB AG stellt das größere Lichttraumprofil UIC C her);  
*Mindestgleisabstand* 4,0 m;  
*Höchstgeschwindigkeit* für Personenfernverkehr 160 km/h,  
*Höchstgeschwindigkeit* für Güterverkehr 120 km/h;  
*Achsfahrmasse* 22,5 t (für Lokomotiven bis 200 km/h und Wagen bis 100 km/h);  
Mindestlänge der *Bahnsteige* 400 m;  
Mindestlänge der *Überholgleise* 750 m;  
Keine höhengleichen *Bahnübergänge*.

bahn, die Strecke dazwischen wird durch die jeweilige Kundennachfrage bestimmt.

Im Hinblick auf diese Vorteile haben die Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission bereits 1997 Gespräche mit den 10 beitragswilligen Staaten über einen vorzeitigen Zugang zum liberalisierten europäischen Luftverkehrsmarkt geführt. Im Dezember 2000 wurden die Verhandlungen über ein Übergangsregime erfolgreich abgeschlossen. Aus überwiegend formalen Gründen verzögern einige EU-Mitgliedstaaten die Unterzeichnung des Vertragswerks. Damit kann die Übergangsvereinbarung nicht inkraft treten und der positive Beitrag durch die vorhandene Luftverkehrsinfrastruktur zur wirtschaftlichen Entwicklung in den MOEL bleiben ungenutzt.

*Standards  
angleichen*

Der Systemvorteil des Luftverkehrs muss bei der Osterweiterung stärker genutzt werden. Der Luftverkehr muss in den TEN-Projekten eine wichtigere Rolle spielen, um seine Vorteile von Schnelligkeit und Flexibilität zur Förderung der Wirtschaft und Integration ausspielen zu können. Die enge Vernetzung von Flughäfen mit Straße und Schiene bereits in der Planungsphase sichert den Erhalt der Mobilität. Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und Flugsicherungen in den MOEL müssen auf die in den übrigen EU-Staaten selbstverständlichen Standards angehoben werden.

Die Abfertigungsvorgänge am Boden müssen beschleunigt werden, insbesondere im Zollbereich, um den Zeitgewinn im Luftverkehr zu erhalten. Die Aufrechterhaltung des hohen Sicherheitsstandards im Luftverkehr („safety and security,“) muss auch bei einer Erweiterung der EU-Gemeinschaft gewährleistet werden.

Die Beitrittsstaaten dürfen die Geschäftstätigkeit von EU-Unternehmen nicht durch protektionistische Maßnahmen behindern. Die Vorteile durch die schrittweise Liberalisierung im EU-Luftverkehr sind auch für die EU-Beitrittsländer wichtig. Dies gilt für Bereiche wie Marktzugang, Arbeits- und Aufenthaltsvorschriften und Steuergesetze. Im Hinblick auf die EU-Umweltvorschriften ist eine einheitliche Anwendung erforderlich. Ausnahmeregelungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken.

### **Gemeinsam und koordiniert handeln**

---

*Koordiniertes  
Vorgehen über  
System- und  
Staatsgrenzen  
hinweg*

Die Europäische Union und die Beitrittskandidaten sind aufgerufen, bei der Planung von Verkehrsinfrastruktur, Knotenpunkten und Verkehrsstationen koordiniert vorzugehen und die Netze sowohl fern- als auch nahräumlich aufeinander abzustimmen. Nur so kann ein durchgängiges, leistungsfähiges und nachfragegerechtes Verkehrssystem über die Grenzen hinweg geschaffen werden.

Vor diesem Hintergrund ist darauf hinzuweisen, dass zum Erhalt des Verkehrsflusses, zur frühzeitigen Identifikation von Engpässen wie auch zur Information der Nutzer der Verkehrssysteme ein grenz- und verkehrsträgerübergreifender Informationsfluss notwendig ist. Dieser muss durch ein grenzüberschreitendes Störungsmanagement begleitet werden.

## Europa: Fairen Rahmen setzen

---

*Wettbewerbs-  
verzerrungen  
beseitigen*

Wettbewerbsverzerrungen sowohl intermodal als auch intramodal müssen vermieden werden, nicht nur in den Beitrittsstaaten sondern auch innerhalb der Grenzen der EU15. Grundsätzlich muss hierfür – wie bereits im Positionspapier „Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr der EU: Bestandsaufnahme und Harmonisierungsbedarf“ dargestellt – das Geflecht von für den Transportsektor wettbewerbsverzerrenden Beihilfen und Ausnahmeregelungen in der EU beseitigt werden, und die Beitrittsländer müssen den gemeinschaftlichen Stand der Gesetzgebung ohne Abstriche annehmen.<sup>2</sup>

Zudem müssen Wettbewerbsverzerrungen zwischen Land- und Seeweg auch bei der Grenzkontrollabfertigung abgebaut werden. Eine faktische Gleichbehandlung z.B. in bezug auf Fahrzeugsicherheit, Ladungsgewicht und Treibstoff-Freimenge ist hier zwingend erforderlich.

Vor dem Hintergrund einer Forderung des Ausbaus von Hinterlandverbindungen für die Ostseehäfen der MOEL muss aus Gründen gleicher Bedingungen im Standortwettbewerb über entsprechende Maßnahmen für die deutschen Häfen und ihre Hinterlandverbindungen nachgedacht werden.

Die Richtlinien der EU schaffen einen angemessenen Ordnungsrahmen für den Wettbewerb. Jedoch muss dieser Ordnungsrahmen auch durch ausreichende Kontrollmöglichkeiten und Sanktionen durchgesetzt werden.

*Kontroll-  
vorschriften  
angleichen und  
einhalten*

Disparitäten zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und Staaten bei der Durchführung der Kontrollen über die Einhaltung des europäischen und nationalen Rechtsrahmens müssen für einen fairen Wettbewerb beseitigt werden.

Die Bereitstellung von Infrastruktur ist in erster Linie eine nationale Eigenverantwortung. Gemeinschaftliche Fördermaßnahmen müssen dabei so angelegt sein, dass sie Verzerrungen im Standortwettbewerb vermeiden.

*Zügigen Ausbau  
TINA gewähr-  
leisten*

Der Ausbau der TINA-Korridore muss sichergestellt werden, die Seewege in Korridoren vermehrt berücksichtigt werden. Zielführender als eine regelmäßige Aufstockung der gemeinschaftlichen Förderung ist die zielstrebige Umsetzung von Projekten über Privatfinanzierung und Betreibermodelle.

---

<sup>2</sup> Lenkungskreis 'Straßenverkehr' im Deutschen Verkehrsforum: Positionspapier „Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr der EU: Bestandsaufnahme und Harmonisierungsbedarf“, Berlin (2001)

## **Schlussfolgerung: Verkehr muss in Europa vorrangig behandelt werden!**

---

*Verkehrspolitik  
und Infrastruktur-  
entwicklung in  
Europa den  
gebührenden  
Stellenwert  
einräumen*

Für eine nachfragegerechte Infrastruktur und ein Verkehrssystem, das den Anforderungen einer erweiterten Europäischen Gemeinschaft standhält, müssen:

- > die *Investitionen* in die Verkehrsinfrastruktur ausgedehnt und zeitnah umgesetzt werden, unter vorrangiger Berücksichtigung der Engpässe und Knotenpunkte,
- > die *Vernetzung* der Verkehrsträger optimiert werden,
- > die *Harmonisierung* des gemeinschaftlichen Rahmens für den Transportmarkt durchgesetzt werden,
- > das *Tempo* bei der Projektabwicklung gestrafft sowie *Prioritäten* für zusammenhängende Korridore gesetzt werden,
- > die *Bürokratie* bei der Umsetzung von Projekten reduziert werden,
- > die *TEN-Projekte vorrangig* angegangen werden, um die physische Basis für den Austausch mit den Beitrittsländern zu schaffen,
- > die *Projekte der TINA* soweit wie möglich über Privatfinanzierung und Betreibermodelle beschleunigt umgesetzt werden, ohne die grundsätzliche Verantwortung des Staates in Frage zu stellen
- > die *Kurzstreckenseeverkehre* als leistungsfähige Alternative zum Landverkehr ausgebaut und in Korridore einbezogen werden,
- > die gemeinschaftlichen *Sicherheitsstandards* für die Verkehrsträger angeglichen werden, um eine sichere und reibungslose Beförderung zu gewährleisten,
- > „alte“ und „neue“ Staaten der Gemeinschaft *in allen Belangen gleich behandelt* werden.

*Fristgerechte  
Umsetzung als  
Voraussetzung für  
wirtschaftliche  
Entwicklung*

Das Jahr 2004 ist ein wichtiger Meilenstein in der Erweiterungsstrategie der Europäischen Union. Für den Erfolg der Osterweiterung ist maßgebend, dass die zuvor genannten Maßnahmen *fristgerecht* und *im Einklang mit der Entwicklung der Verkehrsnachfrage* vorausschauend umgesetzt werden. Die notwendige Anpassung der Infrastruktur duldet keinen Aufschub!