



Baden-Württemberg

INNENMINISTERIUM

**Öffentliche Konsultation zur
Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften - Eine nachhaltige
Zukunft für den Verkehr:
Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System**

Stellungnahme des Innenministeriums Baden-Württemberg

Das Innenministerium Baden-Württemberg begrüßt die Vorgehensweise der Kommission, zur Erarbeitung einer langfristigen Strategie für die europäische Verkehrspolitik grundsätzliche Überlegungen, Vorstellungen und Thesen zu präsentieren und durch eine öffentliche Konsultation interessierte Kreise frühzeitig einzubinden. Das Innenministerium Baden-Württemberg nimmt diese Gelegenheit wahr.

1. Grundlegende Bemerkungen

Angesichts der zu erwartenden Zunahme des Verkehrs in den nächsten zehn Jahren, ist es sicherlich notwendig, sich frühzeitig über die Ausrichtung der künftigen Verkehrspolitik Gedanken zu machen und insoweit die Weichen zu stellen.

Die Mitteilung spricht sowohl die wesentlichen verkehrstreibenden Faktoren der Zukunft, als auch mögliche Handlungsfelder an. Bei der Frage, welche konkreten Maßnahmen bzw. Vorschläge aus der nunmehr angestoßenen Diskussion resultieren, muss nach Ansicht des Innenministeriums Baden-Württemberg darauf geachtet werden, dass zum einen der Nachhaltigkeit Rechnung getragen wird und zum anderen das Subsidiaritätsprinzip hinreichend berücksichtigt wird.

So sollen europäische Regelungen nur dort geschaffen werden, wo diese aufgrund eines europäischen Handlungsbedarfs erforderlich sind.

Dies ist nicht der Fall, wenn der betreffende Bereich und die damit zusammenhängenden Probleme von der Verantwortlichen vor Ort in den Mitgliedstaaten selbst geregelt werden können, ohne dass ein Mehrwert bei europäischen Maßnahmen eintreten würde. Danach

besteht z.B. für einen Großteil der Fragen zur städtischen Mobilität kein europäischer Handlungsbedarf.

Die Kommission stellt in der Mitteilung zur Zukunft des Verkehrs deutlich ökologische Herausforderungen dar. Das Innenministerium Baden-Württemberg teilt die Ansicht, dass der Umweltschutz weiterhin eine der großen Herausforderungen auch der künftigen Jahre sein wird.

Es muss allerdings der Anspruch der europäischen Verkehrspolitik sein, einen angemessenen Ausgleich zwischen verkehrlichen, ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Belangen zu erreichen. In diesem Sinne ist eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrssektors anzustreben.

2. Infrastruktur: Instandhaltung, Entwicklung und Integration der modalen Verkehrsnetze

Zu Recht weist die Kommission darauf hin, dass beim Ausbau der Infrastruktur die richtigen Schwerpunkte gesetzt werden müssen. Bei der Schaffung von Knotenpunkten ist im grenznahen Bereich darauf zu achten, dass in Verkehrsräumen - und weniger mit Rücksicht auf nationale Grenzen - gedacht wird. So würde es zum Beispiel wenig Sinn ergeben, zwei benachbarte Rheinhäfen auf deutscher und französischer Seite zu zwei unabhängigen logistischen Knoten auszubauen, wenn Verkehrsströme und Verkehrsaufkommen einen gemeinsamen Knoten nahe legen.

Außerdem muss bei der Entscheidung über die Entwicklung von Knotenpunkten berücksichtigt werden, welcher Stellenwert dem Verkehrsweg, an dem der Knotenpunkt liegt, im Rahmen der TEN-V zukommt, damit die Entwicklung von Verkehrswegen und Knotenpunkten nicht auseinander läuft.

Das Innenministerium Baden-Württemberg sieht in der Seeschifffahrt ebenfalls eine wertvolle Alternative zum Landverkehr. In diesem Zusammenhang ist aber wichtig, dass an den Seehäfen ein ausreichend zügiger und zuverlässiger Umschlag von Gütern sichergestellt wird. Bei den Überlegungen zur Zukunft des Verkehrs muss daher auch daran gedacht werden, dass die Seehäfen ihre Kapazitäten für den Güterumschlag der fortschreitenden Entwicklung anpassen und z.B. gegebenenfalls mehr Terminalflächen und Umschlagsanlagen für die Abfertigung von Binnenschiffen zur Verfügung stellen müssen. Bezüglich der Weiterentwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes hat sich die derzeitige Struktur von TEN-V - Zwei-Ebenen-Struktur mit Gesamtnetz und den vorrangigen Vorhaben - bewährt.

3. Rechtsrahmen: weitere Förderung der Marktöffnung und des Wettbewerbs

Der Kommission ist darin zuzustimmen, dass einer weiteren Öffnung der Verkehrsmärkte und der Förderung des Wettbewerbs eine bedeutende Rolle zukommt. Eine Überregulierung wird jedoch abgelehnt. Das gilt auch für zusätzliche supranationale Regulierungsbehörden. In diesem Zusammenhang wird u.a. darauf verwiesen, dass die Einrichtung einer nationalen unabhängigen Regulierungsbehörde, wie sie in der Richtlinie über Flughafenentgelte vorgesehen ist, diesem nicht gerecht wird.

4. Intelligente Preisbildung - Kosten des Verkehrs

Nach Meinung der Kommission müssen die Preise im Verkehrssektor alle von den Nutzern verursachten - internen und externen - Kosten widerspiegeln. In der Mitteilung wird dabei auf den Vorschlag zur schrittweisen Strategie für die Internalisierung externer Kosten bei allen Verkehrsträgern Bezug genommen. Bei einer korrekten Anlastung der externen Kosten sämtlicher Verkehrsträger und Verkehrsmittel entscheidet sich der Bürger nach der Vorstellung der Kommission automatisch für die volkswirtschaftlich und ökologisch beste Option.

Hierzu ist Folgendes zu bemerken:

Der Kommission ist insoweit zuzustimmen, als dass eine Internalisierung externer Kosten nicht nur zulasten eines Verkehrsträgers (z.B. der Straße) und nicht nur eines bestimmten Verkehrs (z.B. Straßengüterverkehr) erfolgen darf. Ein konkreter Vorschlag zur Internalisierung externer Kosten liegt aktuell nur für den Straßengüterverkehr vor.

Wollte man sich für eine umfassende Internalisierung externer Kosten entscheiden, müsste diese - um diskriminierungsfrei zu sein - nach einer anerkannten Berechnungsmethode erfolgen und grundsätzlich allen Verkehrsträgern und -arten, differenziert nach ihrem jeweiligen Beitrag, zeitgleich und europaweit angelastet werden.

Es wird aber darauf hingewiesen, dass die Ermittlung externer Kosten sowohl methodisch als auch hinsichtlich der empirischen Erfassung höchst umstritten ist. Des Weiteren muss berücksichtigt werden, dass gegebenenfalls auch externe Nutzen gegenzurechnen sind; dies dürfte insbesondere beim öffentlichen Personennahverkehr aber auch bei der Binnenschifffahrt der Fall sein. Insoweit stellt sich auch die Frage, inwieweit diese externen Nutzen bei der Berechnung der „billigsten Lösung“ berücksichtigt werden.

In Deutschland ist im Bereich der Straßennutzung zudem zu beachten, dass der Nutzer über Mineral- und Kfz-Steuer bereits einen erheblichen Beitrag zur Finanzierung gesamtgesellschaftlicher Lasten leistet. Zudem dienen bereits die bestehenden ordnungsrechtlichen Regulierungen im Verkehrsbereich (z.B. Emissionsgrenzwerte) der Internalisierung

externer Kosten beim Verursacher. Insgesamt ist daher derzeit nicht erkennbar, dass die von der Kommission beabsichtigte Internalisierung externer Kosten über zusätzliche preisliche Anlastungen beim Verkehr zu einem konsistenten Gesamtkonzept führen würde.

5. Verkehrssicherheitsarbeit

Das Themenfeld der Verkehrssicherheit wird in der Mitteilung an verschiedenen Stellen erwähnt und ist Teil des Ziels „Ein qualitativ hochwertiger und sicherer Verkehr“. Im fünften Abschnitt zur Politik im Interesse nachhaltigen Verkehrs auf verschiedenen Gebieten wird sie allerdings nicht mehr erwähnt, obwohl auch die Verkehrssicherheitsarbeit für eine nachhaltige Verkehrspolitik wesentlich ist:

a) Allgemeines

Verkehrssicherheitsarbeit umfasst neben der Verkehrsunfallprävention (Verkehrsunfallauswertung, Verkehrssicherheitsberatung, Mitwirkung bei der Gestaltung des Verkehrsraumes), die Verkehrsunfallaufnahme, Verkehrsunfallbearbeitung und –analyse sowie Verkehrsüberwachung, verkehrsregelnde und verkehrslenkende Maßnahmen.

Ziele der qualifizierten Verkehrssicherheitsarbeit sind:

- Unfallgefahren und –folgen möglichst auszuschließen
 - Verbesserung der objektiven Sicherheitskriterien -
- Sicherheitsbedürfnisse der Bürger im Straßenverkehr zu berücksichtigen
 - Verbesserung der subjektiven Sicherheitskriterien.

Die Fortentwicklung aktiver und passiver Sicherheitssysteme in Fahrzeugen, die Weiterentwicklung verkehrsrechtlicher Regelungen sowie die Arbeit nichtpolizeilicher Verkehrssicherheitsorganisationen wirken sich positiv auf die Verkehrsunfallentwicklung aus. Die Verkehrssicherheitsarbeit leistet zudem einen wesentlichen Beitrag zur Kriminalitätsbekämpfung (Kontrolltätigkeit). Nationale und europäische Vorschriften für den Straßenverkehr sind wesentlicher Teil der Verkehrssicherheitsarbeit. Vereinfachte verhaltens- und verfahrensrechtliche Vorschriften im Straßenverkehr sind grundsätzlich anzustreben, die Kontrollbedingungen sollten im europäischen Kontext harmonisiert werden.

Eine institutionalisierte Beteiligung nationaler Gremien an der Verkehrssicherheitsarbeit auf EU-Ebene ist daher künftig zwingend notwendig.

b) Analyse der Verkehrssicherheitslage

Eine effektive (polizeiliche) Verkehrssicherheitsarbeit bedarf der permanenten Analyse der Verkehrssicherheitslage, insbesondere der erfassten Verkehrsunfälle, der Erkenntnisse

der Dunkelfeldforschung zu Verkehrsunfällen und der Verkehrsdelinquenz. Die Kriminalitätslage ist entsprechend zu berücksichtigen.

Darüber hinaus können aber noch weitere Daten Einfluss auf die Verkehrssicherheitslage haben. Sie sind anlassbezogen und unter regionalen Gesichtspunkten einzupflegen. Das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung ist bei der Bewertung angemessen zu berücksichtigen. Erfolgreiche Konzeptionen berücksichtigen stets die konkreten Problemstellungen und Ursachen-Wirkungs-Zusammenhänge vor Ort. Aus verkehrspolizeilicher Erfahrung sind deshalb auf diese Problemstellungen und auf örtliche/regionale Strukturen zugeschnittene Lösungsansätze regelmäßig erfolgreicher als solche, die flächendeckend ohne Berücksichtigung dieser Anforderungen erfolgen. Bei der weiteren Entwicklung europäischer Ansätze sollten diese Aspekte berücksichtigt werden.

c) Verkehrsunfallprävention

Verkehrsunfallprävention wendet sich nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens an alle Alters- und Zielgruppen und sollte flächendeckend angeboten werden.

Entscheidend für die Wirksamkeit präventiver Maßnahmen ist eine enge Vernetzung und partnerschaftliche Kooperation mit möglichst vielen gesellschaftlichen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit wie Vereinen, Verbänden, Kommunen oder Kirchen. Das ehrenamtliche Engagement ist in diesem Zusammenhang zu fördern.

Vor allem im Bereich der Verkehrssicherheitsberatung müssen frühzeitig auf die demografische Entwicklung reagiert und gezielte Konzepte entwickelt werden.

Ein einheitlich hoher Standard bei der Verkehrsunfallprävention in Europa ist anzustreben. Dazu sollte der europäische Erfahrungsaustausch und die Information über best-practice-Verfahren intensiviert werden.

d) Verkehrsüberwachung

Verkehrsüberwachung ist unverzichtbare polizeiliche Aufgabe zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit.

Die Verkehrsüberwachung hat sich schwerpunktmäßig auf die besonders unfallträchtigen Fehlverhaltensweisen wie Geschwindigkeit, Abstand, Überholen sowie Fahren unter Alkohol-, Drogen- und Medikamenteneinfluss zu konzentrieren. Unfallrisikogruppen, wie z. B. Kinder, sog. Junge Erwachsene, Radfahrer, Motorradfahrer und Senioren, bedürfen einer besonderen Betrachtungs- und Herangehensweise.

Das von schweren Nutzfahrzeugen ausgehende Gefährdungspotenzial erfordert eine angesichts der prognostizierten Steigerungsraten gleichbleibend hohe Kontrolldichte des gewerblichen Güter- und Personentransports. Dem generell von Nutzfahrzeugen ausgehenden erhöhten Risikopotenzial ist ein angemessener Kontrollansatz entgegenzustellen.

Kontrollbehörden und Polizei benötigen zur beweissicheren Feststellung von Verkehrsverstößen moderne, leicht bedienbare, flexibel einzusetzende Geräte und Messtechniken in ausreichendem Umfang. Im Hinblick auf eine mögliche grenzüberschreitende Verfolgung von gravierenden Verkehrsverstößen muss auf eine gegenseitige Anerkennung der eingesetzten Messverfahren und -techniken hingewirkt werden.

e) Zuständigkeiten

Bei der Frage der Umsetzung müssen die jeweiligen Zuständigkeiten (z.B., ob die erste oder dritte Säule der europäischen Zusammenarbeit einschlägig ist) und das Subsidiaritätsprinzip beachtet werden. Themenfelder, die einer europäischen Regelung bedürfen, sollten entsprechend besetzt werden.