

19.11.01**Empfehlungen**
der AusschüsseEU - In - U - Vkzu **Punkt** der 770. Sitzung des Bundesrates am 30. November 2001

Weißbuch der Kommission der Europäischen Gemeinschaften: Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010 - Weichenstellungen für die Zukunft

KOM(2001) 370 endg.; Ratsdok. 11923/01

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU),
der Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In),
der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und
der Verkehrsausschuss (Vk)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

- EU
Vk
1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung
 - im Rahmen der weiteren Beratungen zum Weißbuch innerhalb der europäischen Gremien die nachfolgenden Ausführungen einzubringen und
 - für die Umsetzung dieser Ausführungen und der Maßnahmenvorschläge des Weißbuchs Sorge zu tragen, soweit der Bundesrat sie nachfolgend unterstützt.

Ausgeliefert am 20. NOV. 2001 ...

Allgemeines

- EU
U
Vk
2. Der Bundesrat begrüßt die Vorlage des Weißbuchs zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010 als wichtige Grundlage für ein nachhaltiges Verkehrssystem, um eine Trendwende auf dem europäischen Verkehrsmarkt zu Gunsten der umweltverträglichen Verkehrsträger - insbesondere des Schienenverkehrs - zu initiieren und so ausgewogenere Verkehrsträgeranteile zu erreichen.
- EU
Vk
3. Er unterstützt den Ansatz der Kommission, den Auswirkungen eines unkontrollierten Wachstums des Verkehrs für die Umwelt, die Lebensqualität und den Verkehr selbst durch eine Kombination dreier strategischer Kernpunkte, nämlich von
- "Tarifizierungspolitik",
 - Förderung der "alternativen" Verkehrsträger (Schienenverkehr, Seeverkehr und Binnenschifffahrt) und der Intermodalität sowie
 - gezielten Investitionen in das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V), entgegenzuwirken.
- EU
U
4. Auch die Ziele einer Verringerung der Abhängigkeit von Erdöl, des Einsatzes alternativer Kraftstoffe sowie der Steigerung der Energieeffizienz werden unterstützt.
- EU
Vk
5. Die Kommission verfolgt das Ziel, den Marktanteil von Eisenbahn, Seeverkehr und Binnenschifffahrt auf ihrem Niveau von 1998 zu stabilisieren, um bis zum Jahr 2010 zu einer ausgewogeneren Verteilung der Verkehrsträgeranteile zu gelangen. Eine Stärkung der Marktanteile der Verkehrsträger Schiene sowie See- und Binnenschifffahrt ist zu begrüßen. Ob das Ziel mit den genannten Maßnahmen erreichbar ist, ist allerdings fraglich.
- EU
U
6. Daneben sieht auch der Bundesrat die Notwendigkeit, die Verkehrszunahme sukzessive vom Wirtschaftswachstum zu entkoppeln.
- EU
Vk
7. Der Bundesrat hat allerdings Zweifel an der Realisierbarkeit dieses Ziels der Kommission. Bisher wächst das Verkehrsaufkommen stärker als die Wirtschaft. Die von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen lassen eine generelle

Durchbrechung des Zusammenhangs zwischen Wirtschafts- und Verkehrswachstum nicht erwarten. Allein durch eine Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wird das Verkehrswachstum insgesamt nicht beschränkt.

EU
U 8. Auf dem deutschen wie auch auf dem europäischen Verkehrsmarkt bestehen derzeit erhebliche Wettbewerbsverzerrungen als Folge unterschiedlicher Kostenanlastung. Der Bundesrat unterstützt daher die Vorschläge der Kommission,

- schrittweise das Verursacherprinzip bei der Anlastung der Infrastrukturkosten unter Einbeziehung der externen (ökologischen, sozialen) Kosten einzuführen,
- eine wirksame Tarifierungspolitik zu betreiben, bei der die Nutzungsentgelte aus der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere die Straßenbenutzungsgebühren, verkehrsträgerübergreifend für die gesamte Verkehrsinfrastruktur verwendet werden,
- die unterschiedlichen Steuern auf Treibstoffe zu harmonisieren und
- den Markt der öffentlichen Verkehrsdienste, insbesondere des Schienenverkehrs, unter Gewährleistung der Qualität und Leistungsfähigkeit durch einen regulierten Wettbewerb zu öffnen.

Allerdings sieht der Bundesrat vorrangig und kurzfristig die Notwendigkeit, die Wegekosten-Richtlinie 99/62/EG zu novellieren und die Einbeziehung des nachgeordneten Straßennetzes und der externen Umweltkosten zu ermöglichen.

EU
U 9. Die zu unterstützenden Prinzipien und Leitlinien sollten nach Auffassung des Bundesrates bei den Maßnahmen stärker und systematischer berücksichtigt werden. Er bittet die Bundesregierung, in den weiteren Verhandlungen mit der Kommission darauf zu drängen, dass insbesondere Maßnahmen für den Straßenverkehr, aber auch für die Bereiche des Schifffahrts- und des Schienenverkehrs nicht im Widerspruch zu diesen Prinzipien stehen.

EU
U 10. Vor allem ist das übergeordnete Ziel der Entkoppelung von Verkehrs- und Wirtschaftswachstum (d.h. die Eindämmung des Verkehrswachstums) gemäß dem Beschluss des Europäischen Rates in Göteborg im Juni 2001 von grundlegender Bedeutung und sollte sich in den Maßnahmen stärker widerspiegeln.

- EU
U
11. Der Bundesrat befürchtet, dass die Zielsetzung der Kommission, die Marktanteile der Verkehrsträger bis zum Jahr 2010 auf den Stand von 1998 zurückzuführen, nicht ausreichen wird, um die Klimaschutzziele des Kyoto-Protokolls zu erfüllen. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, in den Verhandlungen mit der Kommission darauf hinzuwirken, dass das von der Kommission vorgeschlagene Aktionsprogramm so ergänzt wird, dass der Verkehrsbereich einen angemessenen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzverpflichtungen der EU leistet.
- EU
Vk
12. Der Bundesrat bekräftigt, dass die Umsetzung der im Weißbuch vorgeschlagenen Maßnahmen unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips zu erfolgen hat.

Wiederbelebung des Schienenverkehrs

- EU
U
13. Der Bundesrat unterstützt die Absicht der Kommission, den Schienengüterverkehr zu stärken. Insbesondere begrüßt der Bundesrat die Absicht, die nationalen Schienengüterverkehrsmärkte einschließlich der Kabotage zu öffnen und erwartet diesbezüglich zügig Ergebnisse bei der Überarbeitung der technischen Interoperabilitätsrichtlinien.
- EU
Vk
14. Das Weißbuch ist sehr stark darauf ausgerichtet, den Schienenverkehr zu stärken. Der Bundesrat stellt fest, dass die Unterstützung der Schiene nicht mit einer übermäßigen Abgabenbelastung des Straßenverkehrs verbunden sein darf, um die Entwicklung des Binnenmarktes und die Wettbewerbsfähigkeit der EU nicht zu gefährden.
- EU
Vk
15. Der Bundesrat hält es für dringend geboten, die Wettbewerbsfähigkeit und existenzielle Zukunft des Verkehrsträgers Schiene europaweit zu sichern. Er unterstützt die von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen zur Marktöffnung im Bereich des Personenverkehrs, der Interoperabilität, der Harmonisierung der Sicherheitsvorschriften und der Schaffung eigener Güterverkehrsstrecken. Der Bundesrat lehnt jedoch die Forderung ab, dem Güterverkehr zu bestimmten Tageszeiten auf Mischbetriebsstrecken Vorrang

einzuräumen.

- EU
U
16. Ein dem Schienengüterverkehr vorbehaltenes Netz oder die Vorrangposition des Schienengüterverkehrs bei Mischbetriebsstrecken kann im Einzelfall sinnvoll sein, allerdings würde eine EU-weite Regelung die Entwicklung der anderen Schienenverkehre stark behindern. Insofern bittet der Bundesrat die Bundesregierung, sich bei der Kommission gegen eine derartige Festschreibung auszusprechen und stattdessen auf eine Entmischung von Hochgeschwindigkeitsverkehr und übrigen Schienenverkehr hinzuwirken.
- EU
U
17. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung darüber hinaus, sich bei der Kommission für Regelungen zu Abgas- und Lärmemissionen des Schienenverkehrs einzusetzen. Die Bevölkerung wird einen deutlichen Zuwachs der Marktanteile des Schienengüterverkehrs in Europa nur akzeptieren, wenn dieser zugleich leiser wird.

Revision der Leitlinien über das transeuropäische Verkehrsnetz

- EU
Vk
18. Der Bundesrat begrüßt die Absicht der Kommission, sich bei der Aktualisierung der gemeinschaftlichen Leitlinien auf die Beseitigung der Engpässe im Eisenbahnsektor und den Ausbau der wichtigsten Verkehrswege zu konzentrieren, um den durch das Wachstum des Verkehrsaufkommens zu erwartenden Kapazitätsproblemen zu begegnen. Der Bundesrat unterstützt in diesem Zusammenhang den Vorschlag der Kommission, im Rahmen der ersten, "kleinen Revision" der Leitlinien die Liste der prioritären Projekte um den Ausbau einer Hochgeschwindigkeitsverbindung (Paris -) Stuttgart - Wien, den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen und die Überbrückung der Fehmarn-Meerenge zwischen Deutschland und Dänemark zu ergänzen. Die Verwirklichung der TEN-V wird mit dem Beitritt der MOEL noch dringlicher werden.

Soweit im Weißbuch auf einzelne TEN-Projekte Bezug genommen wird, bittet der Bundesrat in diesem Zusammenhang zur Vermeidung von Missverständnissen, auf die korrekten Projektdefinitionen der "Essener Liste" zurückzugreifen (z. B. bei Projekt Nr. 4).

- EU
Vk
19. Mit der Erweiterung der Europäischen Union wird das Verkehrsaufkommen

erheblich zunehmen. Der Bundesrat stellt fest, dass das Weißbuch die verkehrlichen Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf die zukünftige EU-Verkehrspolitik nur unzureichend berücksichtigt und beinahe keine Aussagen zur Entwicklung des Ausbaus der Verkehrsverbindungen in Richtung der Beitrittskandidatenländer trifft.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich dafür einzusetzen, dass die EU-Osterweiterung in der beabsichtigten Verkehrspolitik der Kommission in den folgenden Jahren verstärkt berücksichtigt wird.

Deutschland ist als Transitland von der Osterweiterung besonders betroffen. Der Ausbau der Verkehrswege ist daher verstärkt zu unterstützen. Dies gilt für Schiene, Straße und Wasserstraße sowie für den Personen- und den Güterverkehr gleichermaßen.

Der Bundesrat hält es für erforderlich, bei der bis zum Jahr 2004 anstehenden zweiten Stufe der Überprüfung der Leitlinien besonders solche Projekte mit Priorität zu versehen, die der Beseitigung von Engpässen an den Grenzen zu den Beitrittsländern sowie der Verknüpfung mit den Netzen der MOEL dienen.

EU
Vk 20. Der Bundesrat unterstützt den Vorschlag, bei bestimmten grenzüberschreitenden Eisenbahnprojekten und Projekten zur Beseitigung von Engpässen an den Grenzen zu den Beitrittsländern, den Förderhöchstsatz der Gemeinschaft von 10 % auf maximal 20 % der Gesamtkosten anzuheben. Er hält es darüber hinaus für angebracht, auch bei prioritären innerstaatlichen Projekten mit besonderer Bedeutung für die Osterweiterung, den Förderhöchstsatz ebenfalls auf 20 % zu erhöhen.

U 21. Hinsichtlich der TEN-Projekte sollte vermieden werden, dass sie auf Grund ihres hohen Komplementäranteils zu Lasten der Bestandspflege des vorhandenen Verkehrsnetzes finanziert werden. Weiterhin ist die Effizienz der eingesetzten Haushaltsmittel für Verkehrsprojekte stärker zu prüfen. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, sich bei der Kommission dafür einzusetzen, dass im Weißbuch der Vorrang der Bestandspflege als Grundsatz festgeschrieben und eine europäische Investitionsstrategie formuliert wird.

EU
Vk 22. Das Ziel der Kommission, bei der umfangreicheren zweiten Stufe der Überprüfung der Leitlinien das transeuropäische Netz um so genannte "Hochgeschwindigkeitsseewege" zu ergänzen und mit Hilfe des Kurzstrecken-

seeverkehrs auf dem Landweg bestehende Engpässen zu umgehen, wird vom Bundesrat unterstützt. Allerdings bedarf die Zielsetzung noch der näheren Konkretisierung, und sie müsste hafenneutral sein.

Wirksame Tarifierungspolitik

- EU
Vk 23. Der Bundesrat teilt grundsätzlich die Meinung der Kommission, dass Entgelte für die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere Straßenbenutzungsgebühren, der gesamten Verkehrsinfrastruktur zufließen sollten. Im Übrigen verweist der Bundesrat hierzu auf seinen Beschluss vom 9. Juli 1999 zum Weißbuch "Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung" (BR-Drucksache 393/99 (Beschluss)).
- EU
Vk 24. Der Bundesrat stimmt mit der Kommission überein, dass das vorgeschlagene Tarifierungsmodell Systeme ersetzt, bei denen Rechte zur Durchfahrt sensibler Gebiete rationiert werden, beispielsweise das österreichische "Ökopunktesystem". Er lehnt jedoch ein Übergangssystem für die empfindlichen Gebirgsregionen für den Fall, dass die Änderungen der Rechtsvorschriften für die Tarifierung nicht Anfang 2004 in Kraft treten können, ab. Während die Schadstoffemissionen durch das Ökopunktesystem schneller als erwartet reduziert werden konnten, ist es nicht gelungen, für den Verkehrszuwachs eine quantitativ und qualitativ annehmbare Alternative auf der Schiene zu entwickeln. Ferner hat sich das Ökopunktesystem durch zahlreiche technische und organisatorische Unzulänglichkeiten als kaum praktikabel erwiesen. Der Bundesrat spricht sich daher dafür aus, das Ökopunktesystem planmäßig zum Jahresende 2003 zu beenden und auch nicht übergangsweise oder in abgeänderter Form fortzuführen.
- EU
Vk 25. Der Bundesrat stellt fest, dass die Vorschläge der Kommission zur Tarifierung [(inklusive der Konsequenzen, für die im Wettbewerb stehenden europäischen Standorte)] noch weiterer Klärung bedürfen. Insbesondere geht aus dem Weißbuch nicht eindeutig hervor, inwieweit Kfz- und Mineralölsteuer bei der Gebührenbemessung zu berücksichtigen sind. Die Tarifierungsgrundsätze sollten dem Harmonisierungsgedanken Rechnung tragen.
26. [EU
Vk]

Verwirklichung der Intermodalität

- EU
Vk 27. Der Bundesrat begrüßt die Aufstockung der Mittelausstattung für das neue Programm zur Förderung der Intermodalität "Marco Polo", das das PACT-Programm ablösen wird. Angesichts der Bedeutung der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger für die stärkere Nutzung der Schiene sowie der See- und Binnenschifffahrt wird der Betrag von 30 Mio. Euro für die Jahre 2002 bis 2004 allerdings immer noch als zu gering angesehen.

Förderung der alternativen Verkehrsträger Binnenschifffahrt und Seeverkehr

- EU
Vk 28. Die Binnenschifffahrt ist ein sicheres und umweltschonendes Verkehrsmittel, das zudem bei weitem nicht ausgelastet ist. Für die Nutzung der freien Kapazitäten der Wasserstraßen und der Transportpotenziale der Binnenschifffahrt sind allerdings erhebliche Verbesserungen bei den Rahmenbedingungen erforderlich. Insbesondere ist es für eine bessere Positionierung der Wasserstraße im Wettbewerb erforderlich, dass die Mitgliedstaaten die Investitionsmittel für deren Sanierung und Modernisierung künftig in der notwendigen Höhe bereitstellen. Der Bundesrat begrüßt die Absicht der Kommission, die Binnenschifffahrt zu stärken, hält die Vorschläge der Kommission jedoch für nicht ausreichend. Er bezweifelt zudem, ob sie hinreichend sind, die Binnenschifffahrt wettbewerbsfähig zu machen.

- EU
Vk 29. Der Bundesrat weist darauf hin, dass im Bereich der Binnenschifffahrt nicht nur die schiffahrtstechnischen Vorschriften sondern auch die Wettbewerbsbedingungen, die u.a. auch vom Steuerrecht geprägt werden, innerhalb der EU harmonisiert werden müssen. Um das Entstehen neuer Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, fordert er außerdem,

- die bilateralen Verträge zur Regelung des Binnenschiffsverkehrs mit den MOE-Staaten auf absehbare Zeit - für die Beitrittsländer bis zum Zeitpunkt des Beitritts zur Europäischen Union - aufrecht zu erhalten und
- weitere Schritte zur Marktöffnung für die MOE-Staaten zu unterlassen, bis annähernd gleiche Wettbewerbsbedingungen mit den Beitrittsländern garantiert sind.

- EU
Vk 30. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich die von der Kommission vorgesehenen

Maßnahmen für die Seeschifffahrt. Bei der Einführung und Umsetzung von Maßnahmen wird darauf zu achten sein, dass ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt wird. Insbesondere darf die Förderung des innereuropäischen Seeverkehrs nicht durch andere Maßnahmen unterlaufen werden. So sollte die Einführung der Mineralölsteuer und anderer Ökosteuern im Bereich der Schifffahrt wegen der internationalen Wettbewerbsgleichheit nur auf internationaler Ebene erfolgen. Vor diesem Hintergrund ist die – auch von der Kommission vorgesehene – Umsetzung auf internationaler Ebene wichtig.

Straßenverkehr

- EU
Vk
31. Der Bundesrat begrüßt die Absicht der Kommission, die Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr weiter zu harmonisieren, insbesondere
- die Harmonisierung der Kraftstoffbesteuerung,
 - die Entwicklung einheitlicher Rechtsvorschriften u.a. im Arbeits- und Sozialrecht und
 - die Harmonisierung der Sanktionen und Kontrollen.
- EU
Vk
32. Eine gesetzlich angeordnete Tarifierung bei steigenden Kraftstoffpreisen wird im Hinblick auf die vielfältigen Umgehungsmöglichkeiten in der Praxis hingegen kritisch beurteilt.
- EU
Vk
33. Der Bundesrat unterstützt unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips alle geeigneten Maßnahmen, um die Halbierung der Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle zu erreichen.

Luftverkehr

- EU
Vk
34. Der Bundesrat hält die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums für dringend erforderlich. Er begrüßt, dass die Kommission neue Aktivitäten im Bereich des einheitlichen europäischen Luftraums und der technischen Regeln für die Luftsicherheit vorschlägt. Die von der Kommission geplanten Maßnahmen sind geeignet, das langfristig prognostizierte Luftverkehrswachstum zu bewältigen und den überlasteten Luftraum besser zu nutzen. Ebenso zu begrüßen sind die Aktivitäten der Kommission zur Stärkung des Umwelt- und Verbraucherschutzes.

- EU
Vk 35. Angesichts der Terroranschläge in den USA begrüßt der Bundesrat die über das Weißbuch hinausgehenden Tätigkeiten der EU zum Thema Sicherheit im Flugverkehr und bittet die Bundesregierung, sich für einheitliche Sicherheitsstandards einzusetzen.
- EU
Vk 36. Die Überlegungen der Kommission zur Ausweitung der Flughafenkapazitäten sind ebenfalls grundsätzlich zu unterstützen. Der Bau neuer Flughafeninfrastruktur sollte jedoch nicht von einer zentralistischen Bedarfsermittlung abhängen, sondern der regionalen Luftverkehrspolitik eigenverantwortliche Entscheidungsspielräume belassen. In diesem Zusammenhang bittet der Bundesrat die Bundesregierung, auf die Kommission einzuwirken, den Standpunkt, Regionalflughäfen aus Strukturmitteln nicht zu fördern, wegen deren regionalwirtschaftlicher Bedeutung zu überdenken. Ein Junktim zwischen einer neuen Verordnung zur Verringerung der Umweltbelastung durch Flugzeuge und der unumgänglichen Ausweitung der Flughafeninfrastruktur lehnt der Bundesrat ab. Die Angleichung der Umweltstandards in der EU an das hohe Niveau in Deutschland wird jedoch befürwortet.
- EU
U
Vk 37. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission dafür einzusetzen, dass angesichts der Umweltproblematik des Flugverkehrs eine Begrenzung des Wachstums anzustreben und eine Verlagerung des Verkehrs zur Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen zu fördern ist.
- EU
U 38. Da die ICAO sich immer noch nicht auf eine Kerosinsteuer geeinigt hat, hält der Bundesrat nun die Einführung von europäischen Instrumenten, wie einer streckenbezogenen Emissionsabgabe für geboten, um damit dem wachsenden Beitrag des Flugverkehrs zur Klimaänderung zu begegnen. Da der Fluglärm in den hochverdichteten europäischen Agglomerationsräumen ein zunehmendes Problem darstellt, bittet der Bundesrat die Bundesregierung, bei der ICAO auf anspruchsvollere Lärm- und Abgasstandards hinzuwirken. Hierbei sind vor allem auch Luftfrachtflugzeuge zu berücksichtigen, die überwiegend nachts eingesetzt werden.

StadtverkehrEU
Vk

39. Die Bestrebungen der Kommission zur Ermittlung und Verbreitung vorbildlicher Praktiken im Bereich der Nahverkehrssysteme u.a. durch "Benchmarking"-Verfahren sind sinnvoll und gehen auf den bereits im Grünbuch "Das Bürgernetz" entwickelten Handlungsrahmen zurück. Der Bundesrat hat jedoch Vorbehalte gegen eine finanzielle Unterstützung von "Vorreiterstädten" aus Gemeinschaftsmitteln. Gerade bei der Nahverkehrsfinanzierung sollte das Subsidiaritätsprinzip beachtet und eine finanzielle Einflussnahme der Kommission auf den Nahverkehr – auch durch eine derartige "Einstiegslösung" – nicht zugelassen werden.

EU
Vk

40. Generell sollte die Kommission sich in diesem Bereich darauf beschränken, Plattformen für den Erfahrungsaustausch zu schaffen, ohne förderpolitische Anreize zu geben oder, beispielsweise im Zusammenhang mit Qualitätssicherungssystemen im Verhältnis Aufgabenträger – Verkehrsunternehmen, gemeinschaftsweit Kriterien und Vertragsbedingungen vorzugeben.

EU
In

41. Die Bundesregierung wird gebeten, gegenüber der Kommission darauf hinzuweisen, dass die Ausführungen in Teil 3 Abschnitt I B 1, Abs. 5 und 6 (Harmonisierung von Schildern und Signalen sowie Kennzeichnung unfallträchtiger Stellen) und dazu korrespondierend in Anhang I (Aktionsprogramm) Nr. 3.1, 3. Punkt, nicht für zielführend gehalten werden.

Nach den Ausführungen beabsichtigt die Kommission eine schrittweise Einführung harmonisierter Schilder und Symbole (gemeint sind in erster Linie wohl Wegweisung und Kennzeichnung von Straßenkategorien) auf den trans-europäischen Straßen. Dies soll der besseren Orientierung und damit der Sicherheit dienen.

Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass durch das Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr und über Straßenverkehrszeichen sowie das Zusatzübereinkommen vom 1. März 1971 und das Protokoll vom 1. März 1973 über Straßenmarkierungen, denen vermutlich die meisten oder sogar alle der EU angehörenden Staaten beigetreten sind, bereits eine weitgehende Vereinheitlichung besteht. Soweit eine darüber hinausgehende Harmonisierung für erforderlich gehalten wird, müssen diese Übereinkommen modifiziert werden. Ein europäischer Alleingang wäre im Hinblick auf den sich immer

weiter ausdehnenden internationalen Verkehr kontraproduktiv. Die Harmonisierung dürfte darüber hinaus nicht nur auf die transeuropäischen Straßen beschränkt bleiben.

Vor allem ist zu berücksichtigen, dass großangelegte Umkennzeichnungen (etwa die Umstellung der Autobahnbeschilderung von Blau auf Grün oder umgekehrt) für die betroffenen Länder immense Kosten verursachen. Ob durch einen Farbwechsel der Autobahnbeschilderung die Verkehrssicherheit entscheidend erhöht werden kann, ist nicht nachgewiesen und daher zweifelhaft.

EU
In

42. Weiter ist vorgesehen, unfallträchtige Straßenstellen mit Hinweis auf die Zahl der Opfer, die sie verursacht haben, auszuschildern. Eine solche Maßnahme ist nach den Erkenntnissen aus deutscher Forschung über mögliche Anfangserfolge hinaus wirkungslos. Es würde nur der Schilderwald aufgerüstet, ohne dass davon ein durchschlagender Erfolg zu erwarten ist. Die für solche Aktionen vorgesehenen Finanzmittel sollten besser dafür eingesetzt werden, gefährliche Straßenstellen durch bauliche Veränderungen oder technische Vorsorgen dauerhaft zu entschärfen.