



Der Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes



Es gibt keine wettbewerbsfähige Wirtschaft ohne leistungsfähige Verkehrsnetze.

Neue Formen der Finanzierung

Interoperable elektronische Mautsysteme

Einführung

In dieser Information wird der Ausbaustand des transeuropäischen Verkehrsnetzes und seine Finanzierung verdeutlicht und die Notwendigkeit aufgezeigt, unverzüglich ergänzende Maßnahmen im Hinblick auf einen effizienteren Einsatz der für die transeuropäischen Infrastrukturen bestimmten Mittel zu ergreifen. Zwei große Pfeiler stehen im Mittelpunkt der vorgeschlagenen Maßnahmen: die bessere Koordinierung der öffentlichen Finanzmittel und die Einführung eines leistungsfähigen „europäischen Mautdienstes“.

Diese Maßnahmen sollen einen wichtigen Beitrag zur Verwirklichung der Großprojekte des transeuropäischen Verkehrsnetzes leisten.



Wozu der Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes?

Eine wettbewerbsfähige Wirtschaft ohne leistungsfähige Verkehrsnetze gibt es nicht. Der Aufbau und das reibungslose Funktionieren des transeuropäischen Verkehrsnetzes gehören seit zehn Jahren zu den erklärten Zielen der Gemeinschaftspolitik und bilden eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg des Binnenmarkts und die nachhaltige Mobilität in einer erweiterten Union. Trotzdem beobachten wir gegenwärtig eine starke und ungleichmäßige Zunahme des Verkehrsaufkommens. Die Verkehrsinfrastrukturen werden weiterhin unzureichend finanziert, weil weder genügend Finanzmittel noch ein für Investitionen günstiger Rahmen vorhanden ist.

Es ist schon paradox, dass der EG-Vertrag der Gemeinschaft die Zuständigkeit für die Festlegung von Leitlinien für die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes übertragen hat, ohne dass sie aber die Mittel erhielt, um diese Aufgabe wirklich durchzuführen.

Es ist jedoch nicht von der Hand zu weisen, dass der Erfolg der Erweiterung auch von der Verwirklichung eines Netzes von Verkehrsinfrastrukturen abhängt, durch die die innerhalb der fünfzehn Ländern und an den Grenzen zu den neuen Mitgliedstaaten fehlenden Bindeglieder ergänzt werden können, damit die Vorteile eines einheitlichen europäischen Raums voll zum Tragen kommen. Dies erfordert nicht nur die Modernisierung und den Bau neuer Infrastrukturen in diesen Ländern, sondern auch in den derzeitigen Mitgliedstaaten der Union, da viele Vorhaben immer noch nicht verwirklicht sind und sich neue Verkehrsflüsse sowie Verbindungen (an denen großer Mangel herrscht) zwischen diesen beiden Gebieten entwickeln werden.

Abgesehen von technischen Schwierigkeiten und Planungsproblemen **scheitert heute die Verwirklichung der Vorhaben der transeuropäischen Netze in erster Linie an ihrer Finanzierung.** Allein die geschätzten Kosten des transeuropäischen Verkehrsnetzes belaufen sich auf etwa 400 Milliarden Euro für alle bis 2010 zu realisierenden Projekte, zu denen aber noch mehr als 100 Milliarden Euro für die künftigen Mitgliedstaaten hinzukommen.

Während die Ziele, die sich die Union für den Ausbau der transeuropäischen Netze gesetzt hat, mit Recht als ehrgeizig bezeichnet werden können, bleiben die Ergebnisse weit hinter den Erwartungen zurück: nur drei der vierzehn von den Staats- und Regierungschefs im Dezember 1994 in Essen beschlossenen vorrangigen Projekte wurden tatsächlich abgeschlossen, und von den elf verbleibenden Projekten sind einige noch nicht einmal über die Phase der Voruntersuchungen hinausgekommen.

Welche Mittel gibt es für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes?

- **Neue Formen der Finanzierung**
- **Interoperable elektronische Mautsysteme**

1 Neue Formen der Finanzierung

Warum brauchen wir neue Finanzierungsformen?

Im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ hat die Kommission im Hinblick auf das transeuropäische Verkehrsnetz bereits auf das offenkundige Ungleichgewicht zwischen den verkündeten Zielen und den der Gemeinschaft zur Verfügung gestellten Mitteln hingewiesen. Die Mittel, die die Mitgliedstaaten und die Union für die Entwicklung dieser Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung stellen, erweisen sich als unzureichend.

Die Mitgliedstaaten, die in den achtziger Jahren noch durchschnittlich 1,5 % des BIP in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur steckten, geben dafür heute weniger als 1 % des BIP aus (insgesamt für alle Verkehrsinfrastrukturen). Der Beitrag der Mitgliedstaaten zu den verschiedenen Projekten des transeuropäischen Verkehrsnetzes beläuft sich auf etwa 15–20 Mrd. Euro pro Jahr. Dieses Finanzierungsvolumen ist offensichtlich auf Dauer völlig unzureichend, um bis 2010 alle vorgesehenen Projekte verwirklichen zu können, ganz abgesehen davon, dass der durch die Erweiterung entstehende Neubedarf hier noch gar nicht berücksichtigt ist.

Angesichts der Haushaltszwänge, die auf den öffentlichen Verwaltungen lasten, scheint die Möglichkeit, eine wesentliche Erhöhung der solchen Infrastrukturvorhaben zugewiesenen öffentlichen Gelder zu erreichen, heute eher gering zu sein. Die Mitgliedstaaten setzen andere Prioritäten für die Verwendung dieser öffentlichen Gelder, obwohl die Bürger und Unternehmen der Union täglich konkret unter dem zunehmenden Ungleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern und unter einem Netz leiden, das für die wachsende Mobilität nicht mehr ausgelegt ist.

Für bestimmte Kategorien von Vorhaben können öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) als Ergänzung der öffentlichen Finanzierung ins Auge gefasst werden. Derzeit gibt es jedoch zu viele Unsicherheiten bezüglich der zu verwirklichenden Vorhaben – vor allem bei grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken und bezüglich der verkehrspolitischen Entscheidungen überhaupt. Daher hat die Privatwirtschaft nicht genügend Vertrauen, um sich mit einer Finanzierung dieser Vorhaben einzulassen.

Außerdem funktionieren öffentlich-private Partnerschaften meist nur mit einer bedeutenden finanziellen Unterstützung der öffentlichen Hand in Form von Zuschüssen oder Bürgschaften.

Auch die Gemeinschaft beteiligt sich an der Finanzierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Diese Kofinanzierung erfolgt im Wesentlichen durch direkte Zuschüsse, wengleich die Finanzierungsverordnung (des Europäischen Parlaments und des Rates) auch Kreditbürgschaften und Zinszuschüsse vorsieht. Parallel dazu beteiligt sich die Gemeinschaft auch über die Strukturfonds (Kohäsionsfonds und EFRE) an der Finanzierung dieser Netze.

Im Hinblick auf die Verbindungen innerhalb der künftigen Mitgliedstaaten wird mit Hilfe des strukturpolitischen Instruments zur Vorbereitung auf den Beitritt zum Ausbau der Netze in diesen Ländern beigetragen. Alles in allem beläuft sich die finanzielle Beteiligung der Europäischen Union (alle Instrumente außer EIB-Kredite) im Zeitraum 2000–2006 auf 20 Milliarden Euro. Es wird deutlich, dass der Beitrag der Gemeinschaft nur einen sehr geringen Anteil des Finanzbedarfs deckt und sich als völlig unzureichend erweist, um wirksam zum Netzausbau beizutragen.



Ein neuer Ansatz ist erforderlich

Zur Erschließung neuer Möglichkeiten der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung im Einklang mit Artikel 155 EG-Vertrag (die Gemeinschaft „kann von den Mitgliedstaaten [...] unterstützte Vorhaben [finanziell] unterstützen“) kann die Kommission in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten alle Initiativen ergreifen, um diese finanzielle Koordinierung zu verbessern und Synergien zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor zu fördern.

Das vorgeschlagene neue Konzept beruht auf einer Kombination folgender Möglichkeiten:

- **Bessere Abstimmung der öffentlichen Investitionen:** unabhängig von Finanzierungsarten und -verhältnissen (öffentlich/privat), Größe, Komplexität und dem grenzüberschreitenden Charakter der großen Projekte des transeuropäischen Verkehrsnetzes müssen die **Prioritäten klarer definiert** und die **Mittel besser koordiniert** werden.
- **Schaffung von rechtlichen und finanziellen Verwaltungsstrukturen nach dem Modell der Gesellschaft europäischen Rechts:** Solche Strukturen einer *europäischen Gesellschaft* (SE), die speziell für jedes Großprojekt geschaffen werden, könnten für die Transparenz und Koordinierung (sowohl rechtlich als auch finanziell) sorgen, an der es den für solche Infrastrukturprojekte geschaffenen Finanzierungsmodellen oft mangelt. Darüber hinaus verdient die Idee einer europäischen Struktur für die Förderung und aktive Koordinierung der grenzüberschreitenden Vorhaben des transeuropäischen Netzes, die als Katalysator wirkt, weiterverfolgt zu werden.

Schließlich müsste die **Aufstockung der entsprechenden Haushaltsmittel und die Gewährung von Krediten oder Gemeinschaftsbürgschaften** für sonstige Kredite, die für vorrangige transeuropäische Verkehrsprojekte bestimmt sind, im Zusammenhang vorbereitender Arbeiten zu den finanziellen Zukunftsaussichten geprüft werden.

Verstärkung der Synergiewirkung öffentlicher Mittel

Die öffentlichen Mittel – auf nationaler wie auf Gemeinschaftsebene – werden offenbar nicht optimal verwendet. Häufig werden sie auf zahlreiche Projekte des transeuropäischen Verkehrsnetzes verteilt, ohne dass dabei eine wirkliche Rangordnung eingehalten würde. Für die von der Gemeinschaft insgesamt bereitgestellten Mittel gelten unterschiedliche Verfahren und Prioritäten, die sich aber ergänzen sollen.

In seiner Entschliebung zum Weißbuch „Verkehr“ schlägt das Europäische Parlament (Bericht von Herrn Izquierdo Collado) daher „die Einrichtung eines **Europäischen Verkehrsfonds** [...] vor, eines Finanzinstruments mit angemessener Mittelausstattung, das in allen Mitgliedstaaten der Union und auf alle Verkehrsträger angewandt wird“. Dieser Vorschlags scheint die Notwendigkeit einer koordinierten Verwaltung aller Fonds des transeuropäischen Verkehrsnetzes zu bestätigen.

Von daher wäre es sinnvoll die für die transeuropäischen Netze bestimmten EIB-Kredite und die sonstigen nationalen und regionalen Mittel abgestimmt zu verwalten. Diese Aufgabe könnte eine Struktur für die Förderung und aktive Koordinierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes übernehmen.



Neue gemeinschaftliche Finanzierungsinstrumente

Durch die Neuausrichtung und Neuzuweisung der Finanzmittel entsprechend den Beschlüssen des Europäischen Rats von Berlin, durch die zweite Überarbeitung der Leitschemen für das transeuropäische Verkehrsnetz (alle Verkehrsarten), die gegenwärtig mit Unterstützung der von Herrn Karel van Miert geleiteten hochrangigen Gruppe unternommen wird, sowie durch die Definition eines wettbewerbsoffenen transeuropäischen Schienengüterverkehrsnetzes soll die Politik der transeuropäischen Netze in einem erweiterten Europa neue Impulse erhalten. Diese Frage wird auch im Mittelpunkt der nächsten Überarbeitung der finanziellen Vorausschau stehen.

In diesem Zusammenhang wird die Union kaum um die Debatte herumkommen, die für die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes bestimmten Gemeinschaftsmittel wesentlich aufzustocken.

Schließlich ist als Lösung bei der Schaffung neuer gemeinschaftlicher Finanzierungsinstrumente auch ein Bürgschaftssystem zur Deckung der mit der Verwirklichung bestimmter Großvorhaben (wie etwa der Strecke Lyon–Turin) des transeuropäischen Verkehrsnetzes verbundenen politischen Risiken denkbar.

Schlussfolgerungen

Für die Finanzierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes in der erweiterten Europäischen Union wird es künftig notwendig sein,

- die private Kapitalbeteiligung zu fördern, und zwar durch innovative Mittel zur Überwindung der gegenwärtigen Hindernisse, die einer allgemeinen Nutzung der öffentlich-privaten Partnerschaften entgegen stehen;
- die Kohärenz und Komplementarität der Strukturen, die solche Arten von Projekten verwalten, zu gewährleisten, insbesondere durch die Bildung neuer transnationaler Körperschaften in der Art der „europäischen Gesellschaft“ (SE);
- im Zusammenhang der bereits begonnenen Debatte über die finanziellen Zukunftsperspektiven das Niveau der Gemeinschaftsmittel für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes im erweiterten Europa zu überprüfen..

2

Ein einheitlicher Mautdienst für ganz Europa

Die vorgeschlagene Richtlinie wurde bereits im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ angekündigt. Sie schafft die Voraussetzungen für die schnellstmögliche Einführung eines europäischen Mautdienstes im gesamten gebührenpflichtigen Straßennetz der Gemeinschaft. Dieser Dienst beruht auf dem Grundsatz: „ein Vertrag pro Kunde – ein Gerät pro Fahrzeug“.

Die Entgeltpolitik selbst ist nicht Gegenstand dieser Richtlinie. Durch die Gewährleistung der Interoperabilität der Mautsysteme innerhalb des Binnenmarktes erleichtert die Richtlinie aber die Einführung von Infrastrukturgebühren auf europäischer Ebene.

Die vorgeschlagene Technik eignet sich für die gesamte Infrastruktur (Autobahnen, Straßen, Brücken, Tunnel usw.) und alle Fahrzeugarten (LKW, PKW, Motorräder usw.).



Was soll mit dieser Richtlinie erreicht werden?

Die elektronische Maut, die ursprünglich häufigen Autobahnbenutzern das Leben erleichtern sollte, wird heute als wesentliche Voraussetzung für die Verwirklichung der neuen Verkehrspolitik im Rahmen der nachhaltigen Entwicklung anerkannt.

Aber die jüngsten Entscheidungen mehrerer Mitgliedstaaten, nationale und leider untereinander nicht kompatible LKW-Mautsysteme einzuführen, machen deutlich, dass dringend Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene getroffen werden müssen, wenn wir verhindern wollen, dass die Fahrerhäuser der LKWs bald zu Schaufenstern der europäischen Elektronikindustrie und die Fahrzeugführer wegen der komplizierten Bedienung ungewollt zu Rechtsbrechern werden. Angesichts der Zunahme des internationalen Verkehrs stellt sich also heute die Frage nach der europaweiten Interoperabilität all dieser Systeme.

- Der maximale Durchsatz in einer Spur mit Bankkartenautomat oder mit manueller Abfertigung beträgt etwa 120 Fahrzeuge pro Stunde, wogegen in einer Spur mit elektronischer Mauterhebung je nach Einrichtung zwischen 200 und 300 Fahrzeuge pro Stunde abgefertigt werden können.
- Auf bestimmten Überlastungsstrecken des europäischen Straßennetzes kommt es überdies zu Spitzenverkehrszeiten oder sogar regelmäßig **an den Mautstellen zu Staus, Verkehrsstockungen, Unfällen und Störungen** zum großen Nachteil der Straßenbenutzer und der Umwelt. Dagegen stehen bei der elektronischen Mauterhebung der Straßenbenutzer und sein Fahrzeug im Mittelpunkt der Verkehrsorganisation. Die elektronische Mauterhebung ist ein hervorragendes Mittel der Stauvermeidung.
- Elektronische Mautsysteme beseitigen nicht nur Stauunkte und machen den Verkehr flüssiger, sondern tragen auch zur Verringerung der Anzahl von Unfällen und damit zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr bei. Durch die Verringerung der Geldbeträge in den Mautstellen sinkt darüber hinaus auch das mit Geldtransporten verbundene Risiko.

Elektronische Mautsysteme sind nicht zuletzt auch der Schlüssel zur **Entwicklung der Informationsgesellschaft im Straßenverkehr**, denn die gleichen Geräte können in den Fahrzeugen zur Erbringung anderer, für den Reisenden nützlicher Telematik-Dienstleistungen und für Sicherheitssysteme genutzt werden: automatischer Unfallnotruf, Echtzeitinformationen über die Verkehrslage oder über Fahrzeiten usw. Elektronische Mautsysteme stärken daher die europäische Elektronikindustrie, die auf diesem Gebiet führend ist und die nach technischen Normen verlangt, damit es nicht zur Fragmentierung des Marktes kommt.

Wie kann ein europäischer Mautdienst geschaffen werden?

Die Autobahnbetreiber haben bedeutende Summen (in einer Größenordnung von jeweils mehreren Hundert Millionen Euro) in die ihre Systeme investiert, um eine für PKW-Fahrer komfortablere Mautabwicklung zu ermöglichen. Diesen Investitionen und ihrer finanziellen und technischen Amortisierung ist bei einer schrittweisen Umstellung auf interoperable Systeme im Rahmen des „europäischen Mautdienstes“ Rechnung zu tragen.

Dadurch wird es möglich, die künftige Interoperabilität der bestehenden Systeme in die Wege zu leiten. Allerdings möchten einige Länder die elektronische LKW-Maut bereits im Jahr 2003–2004 einführen. Einige Städte wie Rom oder London haben die Mauteinführung beschlossen, um die Zufahrt von Fahrzeugen in das Stadtzentrum besser zu steuern. Deshalb ist es wichtig, so schnell wie möglich technische Leitlinien festzulegen, um die Interoperabilität der künftigen Systeme sicherzustellen. Im Übrigen verlangt auch der Markt nach einem zukunftsträchtigen Standardsystem.

Um dieser zweifachen Problemstellung gerecht zu werden, umfasst der „europäische Mautdienst“ sowohl eine **kurzfristige Lösung** (bis 2005) für die vorhandenen Systeme als auch eine **langfristige Lösung** (2008-2012), die bereits heute festgelegt und bekannt gemacht wird.



A. Kurzfristige technische Lösung für die Einführung des europäischen Mautdienstes:

- **Satellitenortung und Mobilfunk in Verbindung mit der Mikrowellentechnik ist die kurz- und mittelfristige Lösung, langfristig soll ausschließlich die modernste Technik zum Einsatz kommen.**

Diese Lösung zielt darauf ab, die **Entgelterhebung im Straßennetz ohne Neubau von Mautstellen zu ermöglichen**. Die allgemeine Gebühreneinführung erfordert neue technische Lösungen, die sich für das gesamte Straßennetz eignen. So ist die Einrichtung von Mautstrecken im gesamten Straßennetz einschließlich der Stadtzentren denkbar, wofür es sowohl finanzielle als auch umwelt- oder sicherheitspolitische Gründe geben kann.

Der Vorschlag beruht auf der Anwendung neuer Techniken, die bereits zur Verfügung stehen, nämlich dem Paar GNSS (Satellitenortung) und GSM (Mobilfunk) in Verbindung mit der unionsweit schon genutzten und sehr weit verbreiteten Mikrowellentechnik. Diese drei Techniken sind die einzigen, die heute für neue Mautsysteme in Europa überhaupt in Frage kommen.

Wegen ihrer größeren Flexibilität und ihrer besseren Anpassbarkeit an neue gemeinschaftliche Gebührenkonzepte **ist die Satellitenortung in Verbindung Mobilfunk grundsätzlich vorzuziehen**. Betreiber, die die Mikrowellentechnik auch in neuen Systemen einsetzen möchten, können dies jedoch unter ganz bestimmten Bedingungen tun.

Diese Lösung schützt einerseits den Wert der in mehreren Ländern bereits getätigten Investitionen und trägt gleichzeitig den qualitativen Vorteilen der neuen Technik Rechnung, die sich zweifellos in naher Zukunft durchsetzen wird. Dies gilt umso mehr, als sie den neuen Mehrwertdiensten für Reisende den Weg ebnet. Dieser Ansatz hat den Vorteil, dass die Betreiber die Lösung wählen können, die sich am besten für ihren Einzelfall eignet, während gleichzeitig die Anforderungen für die Einrichtung des europäischen Mautdienstes erfüllt werden.

B. Langfristige technische Lösung für den europäischen Mautdienst: ab 2008 wird die Nutzung der Satellitenortungstechnik für neue Systeme und ab 2012 für alle Systeme verbindlich vorgeschrieben.

Angesichts des technischen Fortschritts wird im Jahr 2008 die aus den 70-er Jahren stammende Mikrowellentechnik über vierzig Jahre alt und technisch veraltet sein, auch wenn sie weiterhin in den Straßennetzen zum Einsatz kommt. Dagegen wird sich die Satellitentechnik, die mit der vollständigen Inbetriebnahmen von GALILEO im Jahr 2008 ihre technische Reife erreicht, nicht nur ausreichend bewährt haben, es werden auch die nötigen Erfahrungen vorliegen, um den europäischen Mautdienst allein auf diese Technik zu stützen. Insbesondere das schwierige Problem der Betrugsbekämpfung, das heute mit Hilfe einer komplexen Nahbereichskommunikation zwischen der straßenseitigen Ausrüstung und den Fahrzeuggeräten gelöst wird, dürfte mit der Entwicklung der neuen technischen Lösungen leichter in den Griff zu bekommen sein.

Es ist ferner zu fürchten, dass bis zum Jahr 2008 weitere Versuche unternommen werden, um neue Mikrowellensysteme einzuführen, die sich von den heutigen unterscheiden, wodurch neue Probleme der technischen Interoperabilität geschaffen würden.

Aus diesem Grund wird in der vorgeschlagenen Richtlinie festgelegt, dass ab 2008 bei allen neuen Systemen, die im Rahmen des europäischen Mautdienstes in Betrieb genommen werden, die Satellitenlösung, die aus der Verbindung von Satellitenortung und Mobilfunk besteht, den Mikrowellentechniken vorzuziehen ist.

Um sicherzustellen, dass die bestehenden Probleme in Bezug auf die Betrugsbekämpfung zufriedenstellend berücksichtigt und gelöst werden, **muss die Kommission vor dem 31. Dezember 2007 einen Bericht vorlegen**.

Zeitplan für die Einrichtung des europäischen Mautdienstes

Die Einführung des Mautdienstes erfolgt in zwei Schritten:

- elektronische Maut für LKW und Reisebusse ab 2005,
- elektronische Maut für PKW ab 2010.

Bis zum Jahr 2010 wird es der technische Fortschritt erlauben, alle vierrädrigen Fahrzeuge mit einem Mautgerät auszustatten, das die Kommunikation per Mikrowelle, GSM-Mobilfunk und Satellitenortung ermöglicht und verschiedene Telematikdienste, darunter die elektronische Mauterhebung, unterstützt. Dieser Technologiesprung hat bereits begonnen und wird dazu führen, dass die Kosten der Fahrzeugausrüstung auf etwa 100 Euro fallen werden.

Der europäische Mautdienst wird die vollständige Umsetzung zweier politischer Ziele der Europäischen Union oder der Mitgliedstaaten ermöglichen, nämlich der Gebührenerhebung bei LKW und der gebührengestützten Verkehrssteuerung im Stadtgebiet.

Über die bessere Eignung für die Erhebung der „Gebietsmaut“ hinaus bietet die Kombination Satellitenortung/Mobilfunk den Vorteil, dass damit eine nachträgliche Ausrüstung von Straßennetzen, für die ursprünglich keine Mauterhebung vorgesehen war, entfällt.

Bis 2010 wird also die Interoperabilität der nationalen elektronischen Mautsysteme durch die Einrichtung eines „europäischen Mautdienstes“ gewährleistet, der allen Arten von Benutzern zur Verfügung steht.

Die technischen und vertraglichen Bedingungen für die vollständige Einführung des „europäischen Mautdienstes“ auf der Grundlage der hier beschriebenen Technik werden von einem diese Richtlinie eingesetzten Regelungsausschuss erörtert.

Regelungsausschuss: Nach der vorgeschlagenen Richtlinie wird die Kommission bei der Einrichtung des europäischen Mautdienstes von einem Regelungsausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss wird aus sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten mit konkreten Erfahrungen in den Bereichen elektronische Maut und Straßenmanagement zusammensetzen. Er wird an die Ergebnisse der nach dem Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung und im Rahmen der transeuropäischen Netze durchgeführten Forschungsprojekte anknüpfen. Vorbereitende Arbeiten wurden bereits unter Leitung der Kommission in Zusammenarbeit mit den nationalen Behörden, den Infrastrukturbetreibern und der Industrie durchgeführt.

Auswirkungen des europäischen Mautdienstes

Die Kommission geht davon aus, dass bis zum Jahr 2010 etwa 80 % aller Mautzahlungen elektronisch abgewickelt werden und dadurch die endlosen Warteschlangen, die zu den Spitzenverkehrszeiten die Mautstellen verstopfen, der Vergangenheit angehören werden.

Die frei werdenden Arbeitskräfte können von den Autobahnbetreibern ohne weiteres zur Verbesserung des Kundendienstes auf den Autobahnen eingesetzt werden. Gleichzeitig dürften zahlreiche neue Arbeitsplätze (davon etwa 200 000 hochqualifizierte) in der Industrie und in der Dienstleistungsbranche entstehen.

Alle entwickelten und aufstrebenden Länder stehen vor den gleichen politischen Herausforderungen und wenden sich den gleichen Lösungsansätzen zu. Die europäische Industrie, die auf dem Weltmarkt bereits heute eine führende Stellung inne hat, wird durch diese Richtlinie neue wichtige Impulse für die Entwicklung leistungsfähiger und innovativer Produkte erhalten.

Fotos: GIF, HST auf Seite 1.

