

Borchard, Klaus (Ed.)

Research Report

Grenzenloser Verkehr? Verkehr an Grenzen!

Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, No. 229

Provided in Cooperation with:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Borchard, Klaus (Ed.) (2006) : Grenzenloser Verkehr? Verkehr an Grenzen!, Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, No. 229, ISBN 978-3-88838-058-7, Verlag der ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/59898>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Grenzenloser Verkehr? Verkehr an Grenzen!



AKADEMIE FÜR
RAUMFORSCHUNG
UND LANDESPLANUNG



Wissenschaftliche Plenarsitzung
**Grenzenloser Verkehr?
Verkehr an Grenzen!**

Ravensburg
16./17. Juni 2005



FuS Bd. 229
ISBN-10: 3-88838-058-8
ISBN-13: 978-3-88838-058-7
ISSN 0935-0780

Alle Rechte vorbehalten • Verlag der ARL • Hannover 2006
© Akademie für Raumforschung und Landesplanung
Druck: poppdruck, 30851 Langenhagen

Bestellmöglichkeiten:
über den Buchhandel
VSB Verlagsservice Braunschweig GmbH
Postfach 47 38
38037 Braunschweig
Tel. (0 18 05) 7 08-7 09
Fax (05 31) 7 08-6 19
E-Mail: vsb-bestellservice@westermann.de

Onlineshop der ARL:
www.ARL-net.de (Rubrik "Bücher")

Verlagsanschrift:
Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL®)
Hohenzollernstraße 11, 30161 Hannover
Tel. (05 11) 3 48 42-0, Fax (05 11) 3 48 42-41
E-Mail: ARL@ARL-net.de
Internet: www.ARL-net.de

Akademie für Raumforschung und Landesplanung



FORSCHUNGS- UND SITZUNGSBERICHTE
DER ARL

Grenzenloser Verkehr? Verkehr an Grenzen!

Klaus Borchard (Hrsg.)

Autorinnen und Autoren

- Beckmann, Klaus J., Dr.-Ing., Prof., Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, Rheinisch-Westfälische Hochschule Aachen, Ordentliches Mitglied der Akademie für Raumforschung und Landesplanung
- Bombosch, Frederik, Träger des 2. Preises beim Journalistenwettbewerb, Berlin
- Bonß, Wolfgang, Dr., Prof., Institut für Staatswissenschaften, Professur für allgemeine Soziologie, Universität der Bundeswehr München, Neubiberg
- Borchard, Klaus, Dr.-Ing., Prof., Präsident und Ordentliches Mitglied der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Königswinter
- Gustedt, Evelyn, Dr.-Ing., Leiterin des Referats Umwelt, Regional- und Stadtplanung im Sekretariat der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover
- Hesse, Markus, Dr., PD, Fachbereich Geowissenschaften, Arbeitsbereich Stadtforschung, Freie Universität Berlin, Ordentliches Mitglied der Akademie für Raumforschung und Landesplanung
- Köberle, Rudolf, Staatssekretär, Innenministerium Baden-Württemberg, Stuttgart
- Kragt, Remko, Träger des Sonderpreises für eine erfolgte Veröffentlichung des Beitrags, Gehrden
- Lange, Burkhard, Dipl.-Volksw., Leiter des Referats Umweltökonomie, Infrastruktur, Technikentwicklung im Sekretariat der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover
- Lübbe, Hermann, Dr. Dr. h. c., Prof. (em.) für Philosophie und politische Theorie, Universität Zürich, Schweiz
- Müller, Christian B., Träger eines 4. Preises beim Journalistenwettbewerb, Dortmund
- Reinke, Sara, Trägerin des 1. Preises beim Journalistenwettbewerb, Heere
- Scholl, Bernd, Dr. sc. techn., Prof., Institut für Städtebau und Landesplanung, Universität Fridericiana Karlsruhe (TH), Ordentliches Mitglied der Akademie für Raumforschung und Landesplanung
- Scholz, Anke, Trägerin eines 4. Preises beim Journalistenwettbewerb, Hückelhoven
- von der Weth, Rüdiger, Dr., Prof., Fachhochschule für Technik und Wirtschaft, Dresden

Mitglieder der Jury des Journalistenwettbewerbs

- Afheldt, Heik, Dr., Wirtschaftspublizistischer Berater, Berlin, Korrespondierendes Mitglied der Akademie für Raumforschung und Landesplanung
- Frenkel, Rainer, Reporter, „Die Zeit“, Hamburg
- Holl, Christian, Dipl.-Ing., Freier Journalist, Stuttgart
- Kunzmann, Klaus R., Dr., Prof., Fachgebiet Europäische Raumplanung, Universität Dortmund, Ordentliches Mitglied der Akademie für Raumforschung und Landesplanung
- Voermanek, Katrin, Freie Autorin, Journalistin, Stuttgart

Sekretariat der ARL: WR V „Wirtschaft und Verkehr“

Leitung: Dr. Hans Pohle (Pohle@ARL-net.de)

Inhalt

	Vorwort	VII
<i>Klaus Borchard</i>	Begrüßung und Eröffnung	1
<i>Rudolf Köberle</i>	Verkehrspolitik im Transitland Baden-Württemberg	5
Teil 1:	Grenzenloser Verkehr im zusammenwachsenden Europa?	11
<i>Wolfgang Bonß</i>	Mobilität und Verkehr in der modernen Gesellschaft	12
<i>Klaus J. Beckmann</i>	Verkehr in Europa grenzenlos entfesselt? – Perspektiven, Handlungserfordernisse und Handlungsmöglichkeiten	13
Podium 1:	Grenzenloser Verkehr im zusammenwachsenden Europa?	57
<i>Bernd Scholl</i>	Einführung in das Podium 1	58
<i>Evelyn Gustedt</i>	Diskussionsbericht	61
Teil 2:	Verkehr an Grenzen!	63
<i>Rüdiger von der Weth</i>	Der Grenzraum als klassisches Feld von Chancen und Konflikten	64
Podium 2:	Verkehr an Grenzen – Beispiele aus Räumen beiderseits der Grenzen Deutschlands	71
<i>Markus Hesse</i>	Einführung in das Podium 2	72
<i>Burkhard Lange</i>	Diskussionsbericht	75
Abschlussvortrag		79
<i>Hermann Lübbe</i>	Der Verkehr, die Grenzen und die Demokratie. Europäische Aspekte zivilisatorischer Evolution	80
<i>Klaus Borchard</i>	Schlusswort	91
Anhang		97
<i>Hans Pohle, Gerd Tönnies</i>	Wettbewerb für Journalistinnen und Journalisten – Berichterstattung zur Wissenschaftlichen Plenarsitzung 2005 der ARL – Einführung	98

Prämierte Beiträge		101
1. Preis		
<i>Sara Reinke</i>	Wann wird endlich das Beamen erfunden?	102
2. Preis		
<i>Frederik Bombosch</i>	Großer Grenzverkehr	107
4. Preise		
<i>Christian Benjamin Müller</i>	Die Angst vor dem Verkehrskollaps – Infarktrisiko im Herzen Europas	111
<i>Anke Scholz</i>	Verkehr an Grenzen – Die Mauer ist gefallen	115
Sonderpreis		
<i>Remko Kragt</i>	In Europa geht der Zug ab	120
Kurzfassungen / Abstracts		123

Vorwort

Deutschland ist nicht erst seit der EU-Osterweiterung das wichtigste Transitland in Europa. Stand bis zur Wiederherstellung der deutschen Einheit vor allem der Transitverkehr in Nord-Süd-Richtung im Vordergrund, so ist es nun nach der EU-Osterweiterung der erheblich gewachsene Ost-West-Verkehr. Aufgrund seiner Lage in Europa hat Deutschland heute die Funktion einer zentralen Drehscheibe. Es ist zu erwarten, dass mit fortschreitender Integration Europas das Straßenverkehrssystem in Deutschland, das bereits jetzt vielerorts an seine Grenzen stößt, noch weiter belastet wird. Der Verkehr auf der Straße scheint grenzenlos zu wachsen!

Die Belastungen durch den wachsenden Verkehr haben unübersehbare Konsequenzen: Flächenverbrauch, Umweltschäden und Lärmbelastigungen werden in vielen Regionen Deutschlands längst als nicht mehr zumutbar empfunden. Andererseits ist räumliche Mobilität eine unverzichtbare Voraussetzung für eine wettbewerbsfähige Wirtschaft in einer modernen Gesellschaft. Die Mobilität von Personen, Gütern und Dienstleistungen steht heute für Flexibilität, Innovationsfähigkeit und effizientes Wirtschaften im globalen Wettbewerb. Lassen sich die Belastungen durch den Verkehr überhaupt noch reduzieren, ohne die Mobilität der Gesellschaft und der Wirtschaft einzuschränken?

Besondere Brennpunkte und Engpässe für den Transitverkehr sind seit jeher die Grenzräume. Dort wird der Verkehr aus den verschiedensten Gründen gebrochen und unterbrochen. Die Folgen sind bekannt: kilometerlange Staus vor den Grenzübergängen im Güterverkehr, lange Wartezeiten in den grenznahen Güterverlade- und Rangierbahnhöfen und Belästigungen des Urlaubsverkehrs an den Grenzstationen. Viele Grenzregionen wollen allerdings nicht länger hoch belastete Durchgangsstationen des grenzübergreifenden Verkehrs sein. Sie fordern vielmehr auch einen wirtschaftlichen Nutzen aus ihrer Situation an den großen europäischen Verkehrskorridoren.

Mit der Wissenschaftlichen Plenarsitzung am 16./17. Juni 2005 in Ravensburg widmete sich die Akademie erneut dem Thema des Zusammenwirkens von Verkehrspolitik und Raumordnung. Die Vorträge und Diskussionen dieser Veranstaltung haben sich aus unterschiedlichen Blickwinkeln heraus diesem Thema genähert. Neben der spezifisch verkehrswissenschaftlichen und raumordnerischen Sicht wurde auch die verhaltenswissenschaftliche Perspektive zum Problem der Mobilität an Grenzen vertieft. Der Blick auf ausgewählte Problemsituationen an den hoch belasteten Grenzen, beispielsweise zur Schweiz, zu den Niederlanden und zu Polen, zeigte mögliche Wege aus dem Dilemma auf und trug damit zur Versachlichung der vielfach emotional geführten Diskussion bei. Den Abschluss der Vorträge bildeten philosophische Grundsatzüberlegungen zur Rolle von Grenzen im Kontext des menschlichen Handelns.

Im vorliegenden Band werden diese Vorträge und Diskussionen sowie auch die Arbeiten der Preisträger des parallel durchgeführten Journalistenwettbewerbs zusammengeführt. Mit der Veröffentlichung dieser Tagungsergebnisse und einem zur gleichen Zeit gegründeten Arbeitskreis will die Akademie für Raumforschung und Landesplanung die Diskussion zu zentralen Fragen des Verhältnisses von Raumordnung und Verkehrspolitik voranbringen und der Öffentlichkeit neue konzeptionelle Überlegungen vorstellen.

Akademie für Raumforschung und Landesplanung

Klaus Borchard

Begrüßung und Eröffnung

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

mit großer Freude und Herzlichkeit begrüße ich Sie zu unserer diesjährigen wissenschaftlichen Plenarsitzung in Ravensburg. Sofern Sie die weite und zudem für viele von uns leider auch mit Verspätungen verbundene Anreise nicht mit der Bahn, sondern mit dem Auto gemacht haben sollten, mussten Sie möglicherweise auch einen jener immer häufiger auf unseren Autobahnen anzutreffenden Lastwagen überholen, auf dessen Planen mit ziemlich witzigen und manchmal auch übermütigen Sprüchen an Ihre Solidarität als Verkehrsteilnehmer appelliert wird, etwa so: „Sie können diese 1000 Bierkästen ja auch selber tragen“ oder auch so: „Wenn Sie nicht wollen, dass wir vor Ihnen herfahren, können Sie sich Ihren Wein ja selbst aus der Toskana abholen“. Wohl keiner von uns glaubt wirklich, dass diese Fuhren seinem ganz persönlichen Wohl dienen, und ebenso wäre keiner von uns überrascht, wenn er die Plane anheben und feststellen würde, dass sich auf der Ladefläche weder die 1000 Bierkästen noch der Toskana-Wein befinden, sondern schwedisches Klopapier, koreanische Handys oder oft genug auch nichts als gähnende Leere. Doch auch wenn wir den flotten Sprüchen auf den Lastwagenplanen nicht glauben, gibt es sie doch massenhaft, und zwar aus einem ganz einfachen Grund: weil jeder Verkehrsteilnehmer die Botschaft dahinter versteht, selbst wenn sie zynisch ist, die nämlich vermittelt: „Dieser Lastzug ist das Unvermeidliche“.

Verkehr, zumal der Lastwagen-Transitverkehr durch Deutschland, ist in der Tat leider unvermeidlich. Räumliche Mobilität ist heute eine unverzichtbare Voraussetzung für eine prosperierende und wettbewerbsfähige Wirtschaft. Die Mobilität von Personen, Gütern und Dienstleistungen steht in einer modernen Gesellschaft für Flexibilität, Innovationsfähigkeit und effizientes Wirtschaften im globalen Wettbewerb. Lassen sich dennoch die Belastungen durch den wachsenden Verkehr – vor allem Flächenverbrauch, Umweltschäden und Lärmbelästigungen – noch begrenzen oder gar reduzieren, ohne dass dabei die Mobilität eingeschränkt wird?

Dieser Frage und anderen aktuellen Problemstellungen wollen wir in diesen zwei Tagen nachgehen und dabei vor allem auch unseren Blick auf die besonderen Brennpunkte und Engpässe für den Transitverkehr richten, als die seit jeher die Grenzräume empfunden werden. Und ist es nicht verständlich, dass viele dieser immer stärker belasteten Grenzregionen endlich aus ihrer leidvollen Rolle als Durchgangsstationen des Grenzen überschreitenden Verkehrs herauskommen und ihren Anteil am wirtschaftlichen Nutzen haben wollen, den ihre Situation an den großen europäischen Verkehrskorridoren mit sich bringt (oder mit sich bringen könnte)?

Mit unserem Tagungsort Ravensburg haben wir eine solche Grenzregion gefunden, die mit gleich zwei sehr wichtigen Nachbarländern im Süden – mit Österreich und der Schweiz – verknüpft ist. Wir werden von unserem Korrespondierenden Mitglied, Herrn Verbandsdirektor Dr. Köhler, erfahren, welche besonderen Probleme aus dem Grenzen

überschreitenden Verkehr auf den Regionalverband Bodensee-Oberschwaben zukommen, welche Lösungen er bereits erdacht oder verwirklicht hat und welche Chancen sich für diese Region bieten, auch einen Nutzen aus ihrer besonderen Lage zu ziehen.

Die Stadt Ravensburg erweist sich also durchaus als Glücksfall, aber nicht allein bezogen auf unser Jahresthema „Grenzenloser Verkehr? Verkehr an Grenzen!“, sondern auch als ein ausgesprochen angenehmer, liebenswürdiger und städtebaulich besonders schöner Tagungsort. Und wem der Anreiseweg in diese südlichste Grenzregion zu anstrengend gewesen sein mag, der sei getröstet: Unsere Jahrestagung im kommenden Jahr werden wir – gleichsam zum Ausgleich – hoch im Norden, nämlich in Rostock ausrichten! Unser herzlicher Dank geht an Herrn Oberbürgermeister Prof. Vogler für die große Gastfreundschaft der Stadt Ravensburg, und ihr liebenswürdiger Abendempfang im Schwörssaal des historischen Waaghauses wird mir später noch eine weitere schöne Gelegenheit bieten, Ihnen unsere Dankbarkeit zu zeigen.

Zu ganz besonderem Dank sind wir auch Herrn Staatssekretär Köberle vom Innenministerium des Landes Baden-Württemberg verpflichtet. Die kürzliche Regierungsumbildung in Stuttgart hatte unter anderem die Nebenwirkung, dass Herr Köberle sehr kurzfristig das Eingangs- und Grundsatzreferat zur Verkehrspolitik im Transitland Baden-Württemberg übernehmen musste. Wir wissen diesen Einsatz sehr zu würdigen!

Unser Dank geht an alle weiteren Referenten unserer Wissenschaftlichen Plenarsitzung, namentlich für die Impulsreferate an Herrn Prof. Dr. Bonß (Universität der Bundeswehr München), an unser Ordentliches Mitglied Prof. Dr. Beckmann (Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen), der zugleich Vorsitzender des Beirats für Raumordnung ist, an Herrn Prof. Dr. von der Weth, der kurzfristig für den im Programm angekündigten, aber leider erkrankten Prof. Dr. Dörner (Universität Bamberg) eingesprungen ist, und ganz besonders jetzt schon für seinen mit Spannung erwarteten Schlussvortrag an Herrn Prof. Dr. Lübbe (Universität Zürich). Zu danken ist jetzt schon auch den Moderatoren der beiden Podien, unserem Ordentlichen Mitglied Prof. Dr. Scholl (Universität Fridericiana Karlsruhe/TH) und unserem Korrespondierenden Mitglied PD Dr. Hesse (Freie Universität Berlin) sowie allen Mitstreitern in den beiden Podiumsdiskussionen, die zum Teil von weither angereist sind, besonders aber auch unseren ausländischen Mitdiskutanten aus Polen, den Niederlanden, aus Belgien, Österreich und der Schweiz.

Das Thema dieser beiden Tage „Grenzenloser Verkehr? Verkehr an Grenzen!“ ist für die Akademie für Raumforschung und Landesplanung wahrlich kein neues. Immer wieder haben wir uns aus unterschiedlichem Blickwinkel mit dem Wechselverhältnis von Raumordnung und Verkehrsentwicklung und -planung beschäftigt, zuletzt in dem Arbeitskreis „Räumliche Alternativen im Verkehr“ unter der Leitung unseres Ordentlichen Mitglieds Prof. Dr. Heinze, der im Jahr 2000 seinen Forschungs- und Sitzungsbericht „Verkehr in Stadt und Region – Leitbilder, Konzepte und Instrumente“ vorgelegt hat (Band 211). Auch in der Folgezeit haben sich Arbeitsgruppen und Gremien unserer Akademie weiter mit dem Thema befasst, und erst im letzten Jahr hat das Präsidium einen neuen Arbeitskreis „Neue Rahmenbedingungen, Herausforderungen und Strategien für die Verkehrsentwicklung“ eingerichtet, der von unserem Korrespondierenden Mitglied PD Dr. Hesse geleitet wird und mit dem der Bogen zur heutigen Tagung geschlagen wird.

Mit dem ersten der beiden Grundsatzreferate von Herrn Staatssekretär Köberle wollen wir heute die politischen Rahmenbedingungen der Verkehrspolitik, mit dem zweiten von Herrn Prof. Dr. Bonß die grundlegenden Trends der Mobilität und der Verkehrsentwicklung ausloten. Das Tagungsthema enthält darüber hinaus weitere Aspekte:

- Einerseits geht es um Ursachen und Wirkungen des offensichtlich ungebremsen Wachstums des Personen- und Güterverkehrs angesichts der noch weiter zunehmenden Globalisierung, der fortschreitenden europäischen Integration und insbesondere der Osterweiterung. Deutschland ist längst zum wichtigsten Transitland in Europa geworden, und wir müssen uns fragen, ob und wo dieser Entwicklung angesichts der immer stärkeren Belastungen nicht bald Grenzen zu setzen sind. Mit Spannung erwarten wir dazu die einleitenden Ausführungen von Herrn Prof. Dr. Beckmann und die von Herrn Prof. Dr. Scholz dazu moderierte erste Podiumsdiskussion.
- Andererseits nimmt das Tagungsthema besonders die Regionen in den Blick, die an Deutschlands Grenzen liegen und die mit spezifischen Konflikten zu kämpfen, aber auch interessante Potenziale haben. Nach dem einführenden Grundsatzreferat von Herrn Prof. Dr. von der Weth wird deshalb im zweiten Podium unter der Leitung von Herrn PD Dr. Hesse insbesondere diskutiert, wie an den ehemals nationalen Grenzen, die inzwischen ja EU-Binnengrenzen sind, die beispielhaften Lösungen aussehen, was aus den bisherigen Erfahrungen zu lernen ist und welche Empfehlungen für die heutigen Grenzregionen gemacht werden können.

Unsere Wissenschaftliche Plenarsitzung wird zum Abschluss Herr Prof. Dr. Lübbe mit einem schon mit großer Erwartung verbundenen Vortrag krönen, mit dem er unser Tagungsthema gleichsam in den großen philosophischen Zusammenhang der „zivilisatorischen Evolution“ einordnen wird.

Wie dem Tagungsprogramm ferner zu entnehmen ist, wird – auch dies ist wieder ein Anlass zu besonderer Freude – durch Herrn Prof. Dr. Turowski, den Vorsitzenden des Förderkreises für Raum- und Umweltforschung e. V., der alljährlich zu vergebende „Werner-Ernst-Preis“ verliehen, wozu Sie alle herzlich eingeladen sind. Diesmal werden Ihnen nicht nur die preiswürdigen Arbeiten vorgestellt, sondern die Preisträger werden sich auch selbst an der ersten unserer beiden Podiumsdiskussionen beteiligen.

Zum Schluss noch zwei kurze Hinweise:

Wir werden auch in diesem Jahr wieder einen Journalistenwettbewerb durchführen. Bitte rechnen Sie damit, dass die wissbegierigen jungen Journalisten auf Sie zugehen und Sie um Interviews bitten. Das Präsidium hat die zuversichtliche Erwartung, dass Sie darauf nicht nur wie gewohnt liebenswürdig reagieren, sondern auch gern Auskunft geben werden.

Auch diesmal werden wir wieder anonyme Befragungen der Teilnehmer durchführen. Entsprechende Formulare finden Sie in den Tagungsunterlagen. Es ergeht an Sie alle die dringliche Bitte um zahlreiche Teilnahme und um Abgabe der ausgefüllten Formulare am Tagungsende im Büro.

Zu guter Letzt bleibt Dank zu sagen all denen, die sonst noch zum Gelingen dieser Wissenschaftlichen Plenarsitzung beigetragen haben:

Herrn Verbandsdirektor Dr. Köhler für seine wertvolle Unterstützung und seine Mithilfe bei der Gewinnung von Sponsoren für den Journalistenwettbewerb,

Herrn Oberbürgermeister Prof. Vogler und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die wirkungsvolle organisatorische Hilfe und schon jetzt für den Empfang der Stadt Ravensburg,

dem Ravensburger Fremdenverkehrsverein und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Konzerthauses,

nicht zuletzt aber auch den fleißigen Damen und Herren unseres Sekretariats, insbesondere unserer stets unerschütterlich optimistischen und veranstaltungserprobten, die Ruhe selbst ausstrahlenden Frau Hardt.

Damit erkläre ich die diesjährige Wissenschaftliche Plenarsitzung für eröffnet und wünsche uns allen fruchtbare Beratungen und angenehme menschliche Begegnungen.

Verkehrspolitik im Transitland Baden-Württemberg

Gliederung

- 1 Einleitung
- 2 Rahmenbedingungen der Verkehrspolitik
- 3 Ziele der Verkehrspolitik des Landes
- 4 Bundesfernstraßen
- 5 Bundesschienenwege
- 6 Wasserstraßen
- 7 Schlussbemerkungen

1 Einleitung

Baden-Württemberg gehört in Deutschland und in Europa zu den Regionen mit dem höchsten Pro-Kopf-Einkommen. Besondere Stärken weist das Land im Bereich des verarbeitenden Gewerbes auf, wo es in der EU einen absoluten Spitzenplatz einnimmt.

Die Wirtschaft unseres Landes ist in hohem Maße exportorientiert. Jeder zweite Euro in der verarbeitenden Industrie wird im Ausland verdient. Mehr als die Hälfte der Ausfuhren entfallen auf die Länder der EU. Baden-Württemberg profitiert dabei von seiner zentralen Lage in Europa. Mit dem Wegfall der Handelsschranken hat sich der Wert der in die EU ausgeführten Waren in den letzten 25 Jahren mehr als verfünffacht. Enge Handelsbeziehungen bestehen dazu mit der Schweiz. Außerordentlich dynamisch entwickelt sich auch der Handel mit den mittel- und osteuropäischen EU-Beitrittsländern.

Sehr geehrte Damen und Herren, Sie wissen, der Verkehrssektor hat maßgeblichen Anteil an der erfolgreichen wirtschaftlichen Entwicklung des Landes. Insbesondere die Qualität der Verkehrsinfrastruktur ist ein zentraler Schlüsselfaktor im internationalen Standortwettbewerb. Die Beförderung von Personen, Gütern, Nachrichten und Informationen ist die Grundlage für räumliche Arbeitsteilung und wirtschaftlichen Erfolg. Leistungsverbesserungen und Kostensenkungen des Verkehrssektors vertiefen die überregionale Arbeitsteilung, fördern den Strukturwandel und wirtschaftliche Innovationen. Sie erweitern die Marktreichweiten und bewirken damit zusätzliche Wachstums- und Beschäftigungsimpulse.

2 Rahmenbedingungen der Verkehrspolitik

Aufgabe der Verkehrspolitik ist es, die verkehrlichen Voraussetzungen für die günstige Ausgangsposition Baden-Württembergs im europäischen und weltweiten Wettbewerb zu sichern und den Anforderungen von Wirtschaft und Gesellschaft anzupassen.

Meine Damen und Herren, diese Aufgabe stellt die Verkehrspolitik vor große Herausforderungen:

Verkehrsprognosen

Beim Güterverkehr sind im Unterschied zum Personenverkehr bislang keine Wachstumsbeschränkungen erkennbar. Der Güterverkehr wird weiterhin kräftig zunehmen. Die Entwicklung wird maßgeblich durch den erweiterten EU-Binnenmarkt und die fortschreitende Globalisierung der Weltwirtschaft geprägt.

Folgt man dem verkehrswissenschaftlichen Institut an der Universität Köln, so wird die Verkehrsleistung im Güterverkehr im Zeitraum 2001 bis 2015 insgesamt um rd. 43 % zunehmen. Wie bereits in der Vergangenheit, so wird der Straßengüterfernverkehr auch in Zukunft mit rd. 52 % schneller wachsen als die Schiene (43 %) und die Binnenschifffahrt (33 %).

Die mit Abstand höchsten Wachstumsraten im Güterverkehr werden im grenzüberschreitenden Verkehr und im Transitverkehr erwartet. Hier wird sich die Verkehrsleistung nahezu verdoppeln. 2015 wird voraussichtlich mehr als die Hälfte der gesamten Güterverkehrsleistung in Deutschland im grenzüberschreitenden und im Transitverkehr erbracht werden.

Verkehrsfinanzierung

Meine Damen und Herren, während die Verkehrsprognosen einen steigenden Investitionsbedarf signalisieren, entwickeln sich die in den öffentlichen Haushalten dafür vorgesehenen Investitionsmittel rückläufig. Die Verkehrspolitik steht im Zeichen knapper Kassen. Eine adäquate Aufgabenerfüllung ohne ausreichende Finanzmittel ist im Bereich der Infrastruktur politisch jedoch nicht möglich. Wir werden daher nicht darum herumkommen, über neue Wege bei der Verkehrsfinanzierung nachzudenken; hierauf werde ich noch zu sprechen kommen.

Lassen Sie mich zunächst die wichtigsten Ziele und Aktionsfelder der Verkehrspolitik des Landes ansprechen.

3 Ziele der Verkehrspolitik des Landes

Ziel der Verkehrspolitik ist es, die Mobilität von Wirtschaft und Gesellschaft dauerhaft und umweltverträglich zu sichern. Die Landesregierung verfolgt dabei ein integratives Verkehrskonzept.

Wichtige Ansatzpunkte sind die Verknüpfung und Verflechtung von Straße, Schiene und Binnenschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten, die es insbesondere auch Schiene und Binnenschifffahrt ermöglichen, die Chancen zu nutzen, die der liberalisierte europäische Verkehrsmarkt bietet. Soweit gesamtwirtschaftlich sinnvoll und betriebswirtschaftlich vertretbar, sollen Gütertransporte auf Schiene und Schifffahrt verlagert werden.

Ziel ist auch eine möglichst effiziente Organisation und Optimierung der Verkehrsabläufe, die zur besseren Nutzung knapper Wegekapazitäten beiträgt.

Eine effiziente Organisation des Verkehrsgeschehens kann allerdings den notwendigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht ersetzen. Wie bereits angesprochen, ist die weitere Verbesserung der Verkehrsverbindungen zu den nationalen und europäischen Wirtschaftszentren von besonderer Bedeutung. Hier gibt es in allen Bereichen inzwischen erheblichen Nachholbedarf.

4 Bundesfernstraßen

Baden-Württemberg ist eines der am stärksten belasteten Transitländer Europas. Die Hauptlast des Verkehrsaufkommens trägt die Straße. Daran wird sich, auch bei einer stärkeren Verkehrsbeteiligung von Schiene und Schifffahrt – was wir alle hoffen – nicht viel ändern.

Insbesondere das Fernstraßennetz des Landes muss den wachsenden Anforderungen des Personen- und Güterverkehrs angepasst werden.

Schwerpunkte im Bundesfernstraßenbau sind notwendige Kapazitätserweiterungen an den heute bereits hoch belasteten Strecken der A 5, A 6 und A 8 sowie der Neubau der A 96 und A 98.

Bei Bundesstraßen steht der 4-streifige Ausbau überregionaler Verkehrsachsen sowie der Bau von Ortsumfahrungen im Vordergrund.

Der Ausbaubedarf ist groß. Die zur Verfügung stehenden Mittel reichen dagegen schon seit Jahren nicht aus. Die Folgen sind bekannt: Staus, Verspätungen, Stop-and-go-Verkehr.

Bei Autobahnen und Bundesstraßen sind in Baden-Württemberg aktuell rd. 30 Neu- und Ausbauprojekte mit einem Investitionsvolumen von ca.1 Mrd. EUR planfestgestellt, aber noch in keinem Finanzierungsprogramm abgesichert. Wenn wir diese Projekte auch nur annähernd zeitgerecht abarbeiten wollten, müssten wir vom Bund 300 Mio. EUR pro Jahr bekommen. Erhalten haben wir in diesem Jahr 188 Mio. EUR. Zusätzlich soll aus dem neuen „Zwei-Milliarden-Investitionsprogramm“ in 2005 voraussichtlich ein zweistelliger Betrag nach Baden-Württemberg fließen. Das ist zu begrüßen, kann aber die strukturellen Finanzprobleme nicht wirklich lösen. Unsere Forderung an den Bund bleibt: dauerhafte Erhöhung der Mittelzuweisung auf ein bedarfsgerechtes Maß, das die Planungssicherheit und Kontinuität für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung auf eine sichere Grundlage stellt.

5 Bundesschienenwege

Meine Damen und Herren, als bedeutende Wirtschaftsregion und Drehscheibe des internationalen Transitverkehrs muss Baden-Württemberg in den Ausbau des nationalen und transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes eingebunden werden.

Die wichtigsten Vorhaben sind:

- der Umbau des Stuttgarter Kopfbahnhofs zum Durchgangsbahnhof mit Anschluss an den Landesflughafen und die im Bau befindliche neue Messe (Stuttgart 21)
- die daran anschließende Neubaustrecke (NBS) Wendlingen-Ulm
- die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim
- die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

Mit *Stuttgart 21* wollen wir im Schnittpunkt von Flughafen, zukünftigem Flughafenbahnhof und Autobahn eine neue Verkehrsdrehscheibe schaffen, die alle Verkehrsträger miteinander verknüpft. Das Land ist bereit, sich für das Projekt mit eigenen Mitteln zu engagieren. Jetzt kommt es darauf an, dass auch der Bund und die DB AG zu ihren Zusagen stehen. Die endgültige Entscheidung wird in Kürze fallen. Wir stehen derzeit in intensiven Verhandlungen mit den beteiligten Projektträgern.

Die NBS Wendlingen-Ulm ist zentrales Bindeglied der *Magistrale für Europa Paris – Stuttgart – München – Wien – Budapest*. Um die Wirtschaftlichkeit des Projektes zu erhöhen, haben wir uns in Brüssel für die Inanspruchnahme von TEN-Mitteln starkgemacht. Der Bund hat inzwischen unsere Anregung aufgegriffen und will gemeinsam mit Frankreich eine 20 %-Förderung des grenzüberschreitenden Abschnittes Straßburg – Kehl – Appenweier aus Gemeinschaftszuschüssen der EU beantragen.

Mit dem viergleisigen Ausbau der *Rheintalstrecke Karlsruhe – Basel* sollen die notwendigen Trassenkapazitäten geschaffen werden, um nach Fertigstellung des Gotthard- und Lötschberg-Basistunnels in der Schweiz mehr Güter zwischen Italien und seinen nördlichen Wirtschaftspartnern auf die Schiene zu verlagern und um die Fahrzeiten zwischen Italien und Deutschland im Personen- und Güterverkehr verkürzen zu können. Die Strecke dient ebenso der Verknüpfung mit dem französischen TGV Rhein-Rhone Richtung Lyon/Südfrankreich.

Nachdem der Haushaltsausschuss des Bundestages im Dezember vergangenen Jahres die Planungsmittel für den Aus- und Neubau der Rheintalstrecke Karlsruhe – Basel freigegeben hat, können die Planungen nun endlich weitergehen.

Zur Entlastung der Rheintalstrecke und um eine ausreichende Anbindung aller Landesteile zu gewährleisten, müssen aber auch die *Gäubahn Stuttgart – Singen* und die *Südbahn Ulm – Friedrichshafen – Lindau* als Zulaufstrecken zur Neuen Eisenbahnalpentransversale in der Schweiz ausgebaut werden.

Wir brauchen ferner die ICE-Neubaustrecke *Frankfurt – Mannheim* als Lückenschluss zwischen der Neubaustrecke Köln – Frankfurt und der NBS Mannheim – Stuttgart. Denn Mannheim ist ein wichtiges und unverzichtbares Drehkreuz im Schienenverkehr Baden-Württembergs und Süddeutschlands.

Die zeitgerechte Realisierung aller vorrangigen Neu- und Ausbaustrecken erfordert laut Bundesverkehrswegeplan 2003 bundesweit die Bereitstellung von jährlich 1,7 Mrd. EUR. Dies ist derzeit in keiner Weise gewährleistet. Bei den für die Schiene vorgesehenen Investitionsmitteln sieht es fast noch schlimmer aus als beim Bundesstraßenbau.

Die mittelfristige Finanzplanung des Bundes für den Zeitraum 2004 bis 2008 weist für Neubau- und Ausbaumaßnahmen gerade einmal 0,6 Mrd. EUR pro Jahr aus. Die NBS Frankfurt – Mannheim ist dabei noch gar nicht berücksichtigt.

Auf Baden-Württemberg entfallen im Jahresdurchschnitt 46 Mio. EUR. Die Zahlen belegen eindeutig das Scheitern der Verkehrspolitik des Bundes.

Sehr geehrte Damen und Herren, der Ausbau der Infrastruktur ist wichtig. Wir müssen aber auch für faire Wettbewerbsbedingungen sorgen, damit die Schiene ihre Aufgaben so wahrnehmen kann, wie wir uns das umwelt- und verkehrspolitisch alle wünschen.

Das Thema Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen betrifft vorrangig den Personenfernverkehr. Es hat darüber hinaus im Konzernverbund der DB AG aber auch Auswirkungen auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der Güterverkehrssparte. Anzustreben ist insbesondere:

- die Besteuerung von Flugbenzin. Der Flugverkehr zahlt keine verbrauchsabhängige Steuer. Gerade bei Billigfliegern wird deutlich, dass das Kostenverhältnis zwischen Flug und Bahnfahrt nicht mehr stimmt. Das Problem kann allerdings nicht allein auf nationaler Ebene gelöst werden, weil der Luftverkehr wie kein anderer Verkehrsträger im internationalen und weltweiten Wettbewerb steht.
- Der Personenfernverkehr der Bahn sollte aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht durch eine Ermäßigung des Mehrwertsteuersatzes auf 7 % gestärkt werden. Deutschland ist das einzige EU-Land, in dem der volle Mehrwertsteuersatz von 16 % erhoben wird.

Die Bahnen selber sind aufgerufen, die Aufspaltung des europäischen Schienenverkehrsmarktes in nationale Netze zu überwinden und auch die Qualität des Leistungsangebots nachhaltig zu verbessern. Hier gibt es zurzeit noch erhebliche Probleme, andererseits aber auch zahlreiche positive Beispiele, die zeigen, dass der Schienenverkehrsmarkt in Bewegung gekommen ist und die Bahnen bemüht sind, ihre Chancen im europäischen Binnenmarkt wahrzunehmen.

6 Wasserstraßen

Auch die Binnenschifffahrt muss ihren Beitrag zur Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens leisten. Im Unterschied zu anderen Verkehrsträgern gibt es hier noch erhebliche Kapazitätsreserven, die wir nutzen sollten.

Das Land hat für den Bundesverkehrswegeplan 2003 die Sanierung der über 70 Jahre alten Neckarschleusen angemeldet. Notwendig ist eine Verlängerung der Schleusen-kammern von derzeit 110 m auf 140 m, damit moderne 135 m lange Binnenschiffe den Neckar bis Plochingen befahren können. Der Bund hat diese Maßnahme nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

Das können wir so nicht akzeptieren. Die Bedeutung der Bundeswasserstraße Neckar für die Versorgung konventioneller Kraftwerke mit Kohle wird nach unserer Auffassung im Zuge des Atomkompromisses der Bundesregierung mit der Energiewirtschaft zunehmen. Ebenso gehen wir von einem anhaltenden Wachstum des Containerverkehrs in der Binnenschifffahrt aus.

Wir haben uns daher dafür eingesetzt, dass die Bundeswasserstraßenverwaltung ein neues Gutachten zur Entwicklung der Flottenstruktur und Frachtentwicklung auf dem Neckar in Auftrag gegeben hat, das noch in diesem Jahr vorgelegt werden soll. Wir werden weiter auf den Ausbau des Neckars drängen.

7 Schlussbemerkungen

Bevor ich zum Schluss komme, möchte ich noch einmal auf das eingangs angesprochene Thema „Verkehrsfinanzierung“ zurückkommen.

Die unzureichende Mittelausstattung und die wenig berechenbare Mittelbereitstellung sind derzeit die größten Probleme der Verkehrspolitik. Der Zustand des Bundeshaushalts zeigt: die klassische Haushaltsfinanzierung kann die notwendigen Mittel nicht mehr sichern. Wir brauchen einen grundlegenden Neubeginn: Wir brauchen vor allem mehr Verlässlichkeit in der Verkehrsfinanzierung. Wir brauchen eine Umstellung von der Steuer- auf die Nutzerfinanzierung!

Die Einführung der Lkw-Maut auf Autobahnen ist ein Schritt in die richtige Richtung. Die Zwischenbilanz nach den ersten fünf Monaten ist gut. Das anfangs befürchtete Chaos ist nicht eingetreten. Natürlich gibt es auch Probleme. Ich verweise auf mögliche Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz. Wir werden diese Entwicklung sehr sorgfältig beobachten und uns, wo dies geboten ist, für wirksame Maßnahmen gegen die Verlagerung von Schwerlastverkehren einsetzen.

Meine Damen und Herren, die Lkw-Maut könnte auch ein Modell für eine Maut für leichte Lkws und Pkws sein. Es ist richtig, ausländische Fahrzeuge an den Wegekosten in Deutschland zu beteiligen. Fast alle Nachbarländer erheben eine allgemeine Maut auf Autobahnen. Deshalb sehe ich auch grundsätzlich Akzeptanz bei den Autofahrern für eine Pkw-Maut. Allerdings möchte ich ausdrücklich zwei Bedingungen nennen:

- Mit Einführung einer Pkw-Maut muss die Mineralölsteuer angemessen gesenkt oder die Kfz-Steuer abgeschafft werden.
- Die Einnahmen müssen zweckgebunden in den Straßenbau fließen.

Die Verkehrsministerkonferenz von Bund und Ländern hat im April auf Antrag Baden-Württembergs beschlossen, die Möglichkeiten einer nutzerbezogenen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung ergebnisoffen zu prüfen. Ein erster Zwischenbericht soll bereits zum Herbst dieses Jahres vorliegen.

Ich hoffe, deutlich gemacht zu haben, dass wir in der Frage der Verkehrsfinanzierung neue Wege beschreiten müssen. Hierzu bedarf es konzeptioneller und mutiger Entscheidungen. Wir werden hierzu unseren Beitrag leisten.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Teil 1

Grenzenloser Verkehr
im zusammenwachsenden
Europa?

Mobilität und Verkehr in der modernen Gesellschaft*

Moderne Gesellschaften sind in hohem Maße „mobile“ Gesellschaften. Sie sind nicht stationär und unbeweglich, sondern bewegen und verändern sich. Bewegung und Beweglichkeit spielen eine zentrale Rolle, und es spricht einiges dafür, dass Mobilität zu den Basisprinzipien der Moderne zu rechnen ist. Die Mobilitätsphänomene sind dabei keineswegs einheitlich und ihre Bandbreite erscheint hoch. So ist eine nach wie vor wachsende geographische Mobilität zu notieren, die sich in Pendlerzahlen, Umzügen und Fernreisen niederschlägt. Daneben steigen aber auch die sozialen Mobilitätsanforderungen und -möglichkeiten. Waren die Menschen früher an bestimmte geographische und soziale Räume gebunden, die ebenso überschaubar wie begrenzt waren, so sind sie dies heute nicht mehr unbedingt. Zumindest theoretisch können sie sich in verschiedenen Kontexten, Kulturen und Ökonomien bewegen, und faktisch überwinden viele Menschen auch erhebliche Entfernungen und Grenzen, wobei sie dies freilich nicht unbedingt dürfen (dies gilt für viele Migranten) und manchmal auch gar nicht wollen (dies trifft nicht selten für gestresste Hochmobile zu).

Hält man sich an die jüngste (Online-)Ausgabe des Brockhaus, so bedeutet Mobilität „allgemein die Bewegung von Menschen in sozialen Räumen und/oder ihre räumlich-regionale Beweglichkeit; auch ihre gedankliche Beweglichkeit“. Diese sehr breite Definition lässt zunächst erkennen, dass Mobilität nicht nur ein räumlich-regionales Phänomen ist, sondern in gleichem Maße ein soziales und kulturelles (wobei das Verhältnis zwischen den verschiedenen Aspekten nach wie vor unklar ist). Zum anderen macht sie deutlich, dass Mobilität und Verkehr keineswegs miteinander identifiziert werden dürfen (auch wenn dies immer wieder geschieht). Als „Überwindung von Entfernungen durch Personen, Güter und Nachrichten“ verweist der Verkehr auf faktische Bewegungen, die im Detail rekonstruiert und beschrieben werden können. Das Konzept der Mobilität hingegen deutet auf die empirisch weit schwerer greifbare Beweglichkeit, nämlich auf ein Bewegungspotenzial, das realisiert werden kann, aber nicht realisiert werden muss. Zwar sind Bewegung und Beweglichkeit (bzw. Verkehr und Mobilität) lange Zeit parallel gesehen worden. Aber vieles deutet darauf hin, dass dies in modernisiert-modernen Gesellschaften nur noch begrenzt gemacht werden kann. Denn Mobilität und Verkehr entwickeln sich zunehmend unabhängig voneinander und manchmal auch entgegengesetzt.

Diese Problematik und die sich hieraus ergebenden Fragen wurden in drei Schritten diskutiert:

1. Bewegung und Beweglichkeit – Zur Abgrenzung von Mobilität und Verkehr
2. Von der „einfachen“ zur „kosmopolitischen“ Mobilität – Entwicklungsdynamiken in der Moderne
3. „Societies on the move“ – Schlussfolgerungen für die Zukunft von Mobilität und Verkehr

* Wiederabdruck des Papiers für die Tagungsmappe vom Vortragenden.

Verkehr in Europa grenzenlos entfesselt? – Perspektiven, Handlungserfordernisse und Handlungsmöglichkeiten

Gliederung

- 1 Vorbemerkungen
- 2 Begrifflichkeiten, Phänomene, Assoziationen und Veränderungen
- 3 Kohäsion als Raumentwicklungsziel – Triebfeder des grenzüberschreitenden Verkehrs?
- 4 Ausgewählte Befunde zum grenzüberschreitenden Verkehr
- 5 Triebkräfte des grenzüberschreitenden Verkehrs
 - 5.1 Grundzüge
 - 5.2 Abbau der „Grenzwiderstände“ als Triebkraft
 - 5.3 Chancen einer Vernetzung regionaler Lebensräume
- 6 Chancen versus Risiken eines „grenzenlosen“ Verkehrs – Handlungserfordernisse
- 7 Zusammenfassende Thesen

Literatur

1 Vorbemerkungen

Das Thema dieses Beitrags, „Verkehr in Europa grenzenlos entfesselt?“, wie auch der Titel der gesamten Wissenschaftlichen Plenarsitzung, „Grenzenloser Verkehr? Verkehr an Grenzen!“, lösen begriffliche Assoziationen aus, die von Glaubensbekenntnissen, von (fach)politischen Grundsatzdiskussionen, damit aber auch von Werthaltungen und Emotionen begleitet sein könnten. So kann „grenzenlos“ ebenso Freiheit von unerwünschten behindernden Einschränkungen bedeuten wie eine ausufernde und unkontrollierte Schrankenlosigkeit. Im ersten Sinne stehen die erweiterten Optionen zu sozialem, ökonomischem, kulturellem, räumlichem und individuellem Austausch (von Menschen, Kapital, Waren, Leistungen, Informationen, Gedanken usw.) im Betrachtungsvordergrund, im zweiten Sinne eher eine verantwortungslose und unreflektierte Ausschöpfung von Handlungsoptionen mit der Gefahr der Beeinträchtigung, der Selbstzerstörung bzw. der Instabilität des jeweiligen Systems.

Gerade der Ambivalenzcharakter von Verkehrssystemen

- a) als zentrale Voraussetzung für Austausch und Vermittlung von Leistungen, aber auch für die Weiterentwicklung der Funktions- und Arbeitsteilung und
- b) als Ursache für exponentiell steigende Ressourcenbeanspruchungen, Umweltbeeinträchtigungen und Unfallgefährdungen

macht es erforderlich, sich mit der Entwicklung des Verkehrs über staatliche, physische, räumliche Grenzen auseinander zu setzen und die Voraussetzungen wie auch die Im-

pplikationen zu diskutieren. Dabei soll in den nachfolgenden Überlegungen aber nicht die „Grenzenlosigkeit“ des Verkehrs innerhalb der Grenzen, d. h. nicht die strukturelle, qualitative und quantitative Entwicklung des Verkehrs durch ökonomische, räumliche, verkehrspolitische, finanz- und steuerpolitische, umweltpolitische oder verkehrsinfrastrukturelle Rahmenbedingungen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland im Betrachtungsvordergrund stehen, sondern die Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs in einem zusammenwachsenden und sich verändernden Europa.

2 Begrifflichkeiten, Phänomene, Assoziationen und Veränderungen

Meyers Enzyklopädisches Lexikon (Bd. 10, 1974: 742) definiert Grenzen als „politisch-geschichtliche Trennungslinien“. Es geht also um Staatsgrenzen zweier oder mehrerer Staaten, um Verwaltungsgrenzen zur Abgrenzung teilräumlicher Zuständigkeiten oder um Gemeindegrenzen zwischen kommunalen Gebietskörperschaften. Grenzen zwischen „Hoheitsgebieten“ im weitesten Sinne (Staatengemeinschaften, Staaten, Bundesländern, Gemeinden oder auch Grundstücken) sind verbunden mit

- Macht- und Einflussgrenzen, aber u. U. auch mit Schutz-/Verteidigungssystemen,
- Unterschieden in Rechtssystemen, technischen Norm- und Regelsystemen,
- Abgrenzungen von Marktsystemen/Marktgebieten, Wirtschaftssystemen,
- Grenzen zwischen Kultur-, Sozial- und dominanten Informations- sowie Kontaktsystemen,
- Unterschieden ethnischer Zusammensetzungen,
- unterschiedlichen Sprachsystemen und Informationskreisen.

Sie führen zu

- Abgrenzungen von Identifikations- und Zugehörigkeitsbereichen von Menschen.

Grenzen sind häufig

- orientiert an naturräumlichen Gegebenheiten (Flüsse, Küsten, Gebirgskämme ...),
- durch Zeichen markiert,
- erkennbar an baulich-physischen Manifestationen (Grenzzäune, Grenzwälle usw.) mit definierten und kontrollierten Durchlässen,
- verbunden mit emotionalen Bezügen und kognitiven Abbildungen, Repräsentationen.

Grenzen sind bisher zumeist deutlich erkennbar und ablesbar. Mit der partiellen Aufgabe von Hoheitsrechten, von Unterschieden der Rechts-, Regel- oder Wirtschaftssysteme verschwinden zunehmend baulich-physische Manifestationen der Grenzverläufe. Exemplarische Reste baulicher Manifestationen – zum Teil in einem Veränderungszustand, zum Teil eher als Versatzstücke der Erinnerung – zeigen die Bilderfolgen (Abb. 1 bis 4). So sind in der Europäischen Union bauliche Anlagen und Schlagbäume entfallen oder bauliche Anlagen funktionslos geworden. Straßenraumgestaltungen an der Grenze haben

an „Durchgängigkeit“ gewonnen. Währungsunterschiede und damit Wechselstuben sind entfallen. Zum Teil verblieben sind „Gefälle“ der beruflichen Möglichkeiten, der Wohnstandortangebote und -kosten, der Warenkosten (z. B. Tank-Tourismus). Daneben stehen bildliche Assoziationen für Folgephänomene der verkehrlichen Grenzenlosigkeit: z. B. der Thalys auf dem Hauptbahnhof Aachen, Urlaubs-/Wochenendreisestau auf der Autobahn A3 bei Köln (Abb. 5 und 6).

Abb. 1:
Grenz-
übergang
Aachen-Vaals



Quelle: 2005;
eigene Bilder

Abb. 2:
Grenz-
übergang
Aachen-
Lichtenbusch



Quelle: 2005;
eigene Bilder

Abb. 3:
Grenzüber-
gang Eupen



Quelle: 2005;
eigene Bilder

Abb. 4:
Deutsch-nieder-
ländisches
Gewerbege-
biet AVANTIS



Quelle: Aachen-
Heerlen, 2005;
eigene Bilder

Abb. 5:
Verkehrs-
knoten Köln



Quelle: Juni 2005;
eigene Bilder

Abb. 6:
Aachen
Hauptbahnhof



Quelle: Juni 2005;
eigene Bilder

Unter „Grenzverkehr“ versteht Meyers Enzyklopädisches Lexikon (1974, Bd. 10: 748) den „Verkehr über die Grenze eines Staates hinweg. Dabei wird in grenzüberschreitenden Dienstleistungs-, Waren-, Kapital- und Personenverkehr unterschieden. Eine besondere Rolle spielt der sog. ‚kleine Grenzverkehr‘ als grenzüberschreitender Verkehr von Personen, die ihren ständigen Wohnsitz innerhalb eines Zollgrenzbereichs haben.“

Der Aspekt der quantitativen Beschränkung, nicht jedoch der flächen- oder lagenmäßigen Abgrenzung, kommt im Begriff der „Grenze“ als „kleinste obere bzw. größte untere Schranke einer [beschränkten] Zahlenfolge“ (Meyers Enzyklopädisches Lexikon, 1974, Bd. 10: 748) zum Ausdruck.

Grenzen sind noch und waren vor allem – in einem zusammenwachsenden Europa – verbunden mit

- Kontrollen von Zugangsbedingungen,
- festgelegten Zugangsarten bzw. Zugangswegen,
- Zeitaufwänden für die Zugänge („Kontrollen“, „Wartezeiten“),
- Kostenaufwänden („Zölle“, „Vignette“, „Maut“),
- der Erfüllung spezifischer Anforderungen („Zulassung“).

Grenzen können zudem „Entschleuniger des Verkehrsablaufes“ sein (vgl. Hesse 2006) – zum Teil auch durch verkehrliche Systemwechsel (z. B. „Umspannen von Loks“, „Umladen auf andere Verkehrsmittel“).

In Europa sind die „Weichen“ auf kontinuierliches Wachstum der (grenzüberschreitenden) Personen- und Güterverkehre gestellt. Der Abbau von staatlichen und physischen Grenzen/Barrieren wie auch die Harmonisierung rechtlicher, organisatorischer oder technischer Bedingungen des Austauschs und damit des Verkehrs bedeuten Erleichterungen des Grenzübergangs für Personen, Haushalte, Unternehmen und Organisationen.

Der Abbau von Grenzen bzw. Grenzwiderständen bedeutet eine zeitliche, verkehrliche, kostenmäßige und auch kognitive „Schrumpfung“ von geographischen Distanzen sowie eine ökonomische, soziale und kulturelle Integration. Diese beiden Entwicklungsstränge verstärken sich gegenseitig.

3 Kohäsion als Raumentwicklungsziel – Triebfeder des grenzüberschreitenden Verkehrs?

Art, Ausmaß und Intensität grenzüberschreitender Verflechtungen und damit vor allem auch grenzüberschreitender Verkehre von Personen, Gütern, Energie oder Informationen sind von den sozialen, ökonomischen, ökologischen, räumlichen, technologischen und sonstigen Bedingungen beiderseits von Grenzen und damit von den Entwicklungszielen der Europäischen Union abhängig. Diese Entwicklungsziele korrespondieren zum einen mit Zielen des Ausgleichs von Entwicklungsunterschieden und Disparitäten, zum anderen mit Gegebenheiten und angestrebten Veränderungen von sektoraler Arbeitsteilung und räumlicher Funktionsteilung. Die Leitziele der europäischen Raumentwicklungspolitik können – allerdings vereinfachend und verkürzend – durch die folgenden beiden Zitate verdeutlicht werden: *„Das Anliegen der Raumentwicklungspolitik ist es, auf eine ausgewogene und nachhaltige Entwicklung des Territoriums der Union hinzuwirken. (Dabei ..., d.V.) ist sicherzustellen, daß die drei grundlegenden Ziele europäischer Politik gleichermaßen erreicht werden:*

- *wirtschaftlicher und sozialer Zusammenhalt,*
- *Erhaltung und Management der natürlichen Lebensgrundlagen und des kulturellen Erbes,*
- *ausgeglichener Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Raumes.“*

(Schlussfolgerungen des deutschen Ratspräsidiums beim Informellen Rat der für die Raumordnung zuständigen Ministerinnen und Minister der Europäischen Union, Potsdam, 10./11. Mai 1999)

In Nr. 2.1 der Schlussfolgerungen des Vorsitzes des Informellen EU-Ministerrates zum Thema „Territorialer Zusammenhalt“ (Rotterdam, 29. November 2004) heißt es weiterführend: *„Die Minister erkannten an, dass territorialer Zusammenhalt das Konzept des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts ergänzt, in dem ausgeglichene und nachhaltige Entwicklung als grundlegendes Ziel der EU in den raumordnungspolitischen Zusammenhang überführt wird.“*

Das Ziel der territorialen Integration, aber auch der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit – in Verbindung mit dem Ziel des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts – impliziert auf europäischer Ebene neben dem gesamtheitlichen Entwicklungsziel vor allem die Erfüllung von Ausgleichs- und Gleichwertigkeitszielen – nicht jedoch von Gleichheitszielen. Ausgleich zwischen Teilräumen wie aber auch Gleichwertigkeit in Teilräumen – in verbleibender Unterschiedlichkeit bzw. Spezifik der Teilräume – bedingen Austauschprozesse zwischen Teilräumen und deren Intensivierung. Ausgleichsziele können u. a. durch – insbesondere finanzielle – Transfers (z. B. Strukturfonds) verfolgt werden. Diese

Austauschprozesse setzen aber auch die Erfüllung von verkehrlichen Verbindungszielen zwischen Teilräumen, von verkehrlichen Anbindungs-/Erschließungszielen für eher peripher gelegene Teilräume und gegebenenfalls – zur Sicherung von verkehrlicher Leistungsfähigkeit und Störungsfreiheit – von räumlichen sowie modalen Entlastungszielen verkehrlich hoch belasteter Teilräume bzw. Teilnetze voraus. Neben die Entlastungsziele zur Sicherung der Leistungsfähigkeit von Verkehrssystemen treten vor allem unter dem Leitziel „Erhaltung und Management der natürlichen Lebensgrundlagen und des kulturellen Erbes“ Entlastungsziele zur drastischen Reduktion der verkehrsbedingten Umweltbelastungen und Ressourcenbeanspruchungen in hoch belasteten Korridoren und Teilräumen sowie in belastungsempfindlichen Teilräumen.

Wesentliche instrumentelle Ansätze zur Erreichung der Leitziele und der abgeleiteten verkehrlichen Verbindungs-, Anbindungs- und/oder Entlastungsziele sind

- Maßnahmen des Baues, des Ausbaues und der Erhaltung von Verkehrs(netz)infrastrukturen,
- Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz einer Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen – beispielsweise durch Leit- und Informationssysteme.

Funktionstüchtige, leistungsfähige, verlässliche und (umwelt-/umfeld-)verträgliche Verkehrsinfrastrukturen sind für den territorialen Zusammenhalt in einem zusammenwachsenden Europa von entscheidender Bedeutung. Dies gilt zum einen für jedes Land und jede Region mit den jeweils benachbarten Ländern bzw. Regionen, dies gilt zum anderen aber auch vor allem für Transitländer wie Deutschland. Damit wird auch auf der europäischen Betrachtungsebene deutlich, was in innerstaatlichen und sogar regionalen Zusammenhängen immer wieder befunden worden ist, nämlich dass (soziale, ökonomische, ökologische, kulturelle und standörtliche) Raumentwicklung sowie Verkehrsentwicklung, damit Verkehrsinfrastruktur- sowie Verkehrsangebotsentwicklung, zwei Seiten einer Medaille sind („Wechselwirkungen von Raum- und Verkehrsentwicklung“). Dies impliziert notwendigerweise eine „integrierte Betrachtung“.

Die bisher verfolgten Vorstellungen gehen davon aus, dass es zur Sicherung und Förderung des territorialen Zusammenhalts eines Ausbaus der großräumigen Verkehrsinfrastrukturen „Straße“, „Schiene“, „Wasserstraße“ und „Luftverkehr“ bedarf – vor allem für Hochgeschwindigkeitsverkehre („Autobahnen“, „Hochgeschwindigkeitszüge“). Dies wird – zumindest bisher – weder vor dem Hintergrund des Ziels der Erhaltung der Eigenständigkeit und der Profilierung der einzelnen Regionen noch vor dem Hintergrund der erkennbaren mittel- und langfristigen demographischen Entwicklung in Europa in Frage gestellt (vgl. Scholl 2006).

Instrumentelle Ansätze zur Förderung des territorialen Zusammenhalts sind:

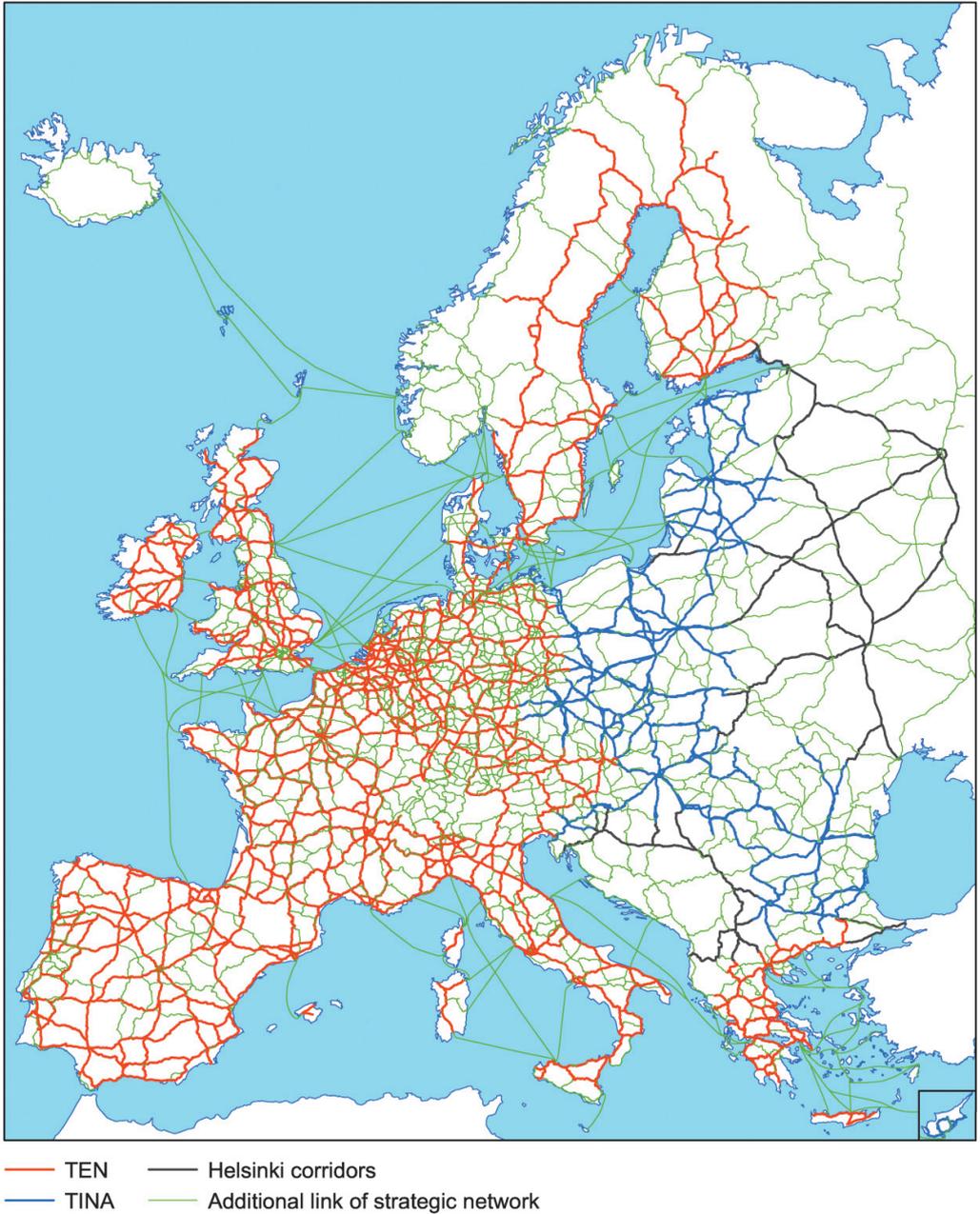
- eine Definition und Umsetzung von Netzen der großräumigen Verkehrserschließung (Transeuropean Networks TEN für den Bereich der EU 25, Transport Infrastructure Needs Assessment TINA Netze für die Beitrittsländer),
- eine Festlegung von „Vorrangigen Projekten“ der TEN,

- eine Definition von zehn Paneuropäischen (Verkehrs-)Korridoren (Konferenzen von Kreta (1994) und Helsinki (1997)) zur Weiterentwicklung der Liste der „Vorrangigen Projekte“;
- die Bereitstellung von Fördermitteln (z. B. EU-Haushalt, Kohäsionsfonds sowie Europäischer Fonds für Regionalentwicklung EFRE, PHARE-Programm) und vor allem von Kreditmitteln der Europäischen Infrastruktur-Finanzierungs-Bank EIB für den Ausbau der TEN- und TINA-Netze (Abb. 7 bis 9).

Grundlage der Förderung der TEN-Vorhaben ist der Maastrichter Vertrag vom 01.11.1993, in dem Anforderungen an Verbindungsziele, an Zugänge zu bzw. Anbindungen an Netze und an die Interoperabilität der Netze formuliert worden sind. Die „Vorrangigen Projekte“ basieren auf der so genannten „Essener Liste“ (von 1994; Entscheidung Nr. 1692/96/EG), die aber inzwischen (2004) fortgeschrieben ist. Problematisch ist, dass im Rahmen der Konzipierung der Netze insofern eine „Bottum-up-Orientierung“ verfolgt wurde, als nationale Infrastrukturlisten zusammengeführt wurden, ohne „top-down“, d. h. zielorientiert diese an Zielen der räumlichen Kohäsion zu spiegeln. Insbesondere haben Engpässe in Grenzgebieten, Ziele der Staubekämpfung („Kapazitätsengpässe“) nur eine unzureichende Berücksichtigung gefunden (vgl. Frerich, 2005). Die prioritären Projekte dienen bevorzugt den Verbindungen zwischen prosperierenden und zum Teil sogar gut erreichbaren Regionen. Die Fokussierung auf die Fernverkehrsbeziehungen vernachlässigt ohnehin die Tatsache, dass der Großteil des Verkehrs Regional-/Nahverkehr ist.

Dabei wurde ein Gesamtfinanzierungsbedarf für die TEN (Planungszeitraum 1994 bis 2010) von ca. 500 Mrd. EUR geschätzt – darunter 186 Mrd. EUR für die prioritären Projekte –, dem in den Jahren 1996 bis 2001 insgesamt Finanzierungszuschüsse für Projekte im Bereich der EU 15 von 32 Mrd. EUR (Haushaltsmittel für TEN mit 2,8 Mrd. EUR, Kohäsionsfond 5,2 Mrd. EUR sowie zusätzlich Darlehen der EIB in Höhe von 24 Mrd. EUR) gegenüberstehen. Davon wurden ca. 50 % für die Schieneninfrastruktur, 12 % für Straßen, 2 % für den Binnenschiffverkehr, 10 % für Netzknoten (Flughäfen, Binnenhäfen, Seehäfen usw.) und der Rest für Verkehrsmanagement eingesetzt (vgl. Europäische Kommission/eurostat, 2003: 22 ff.).

Abb. 7: Transeuropäische Netze TEN + TINA – Straße



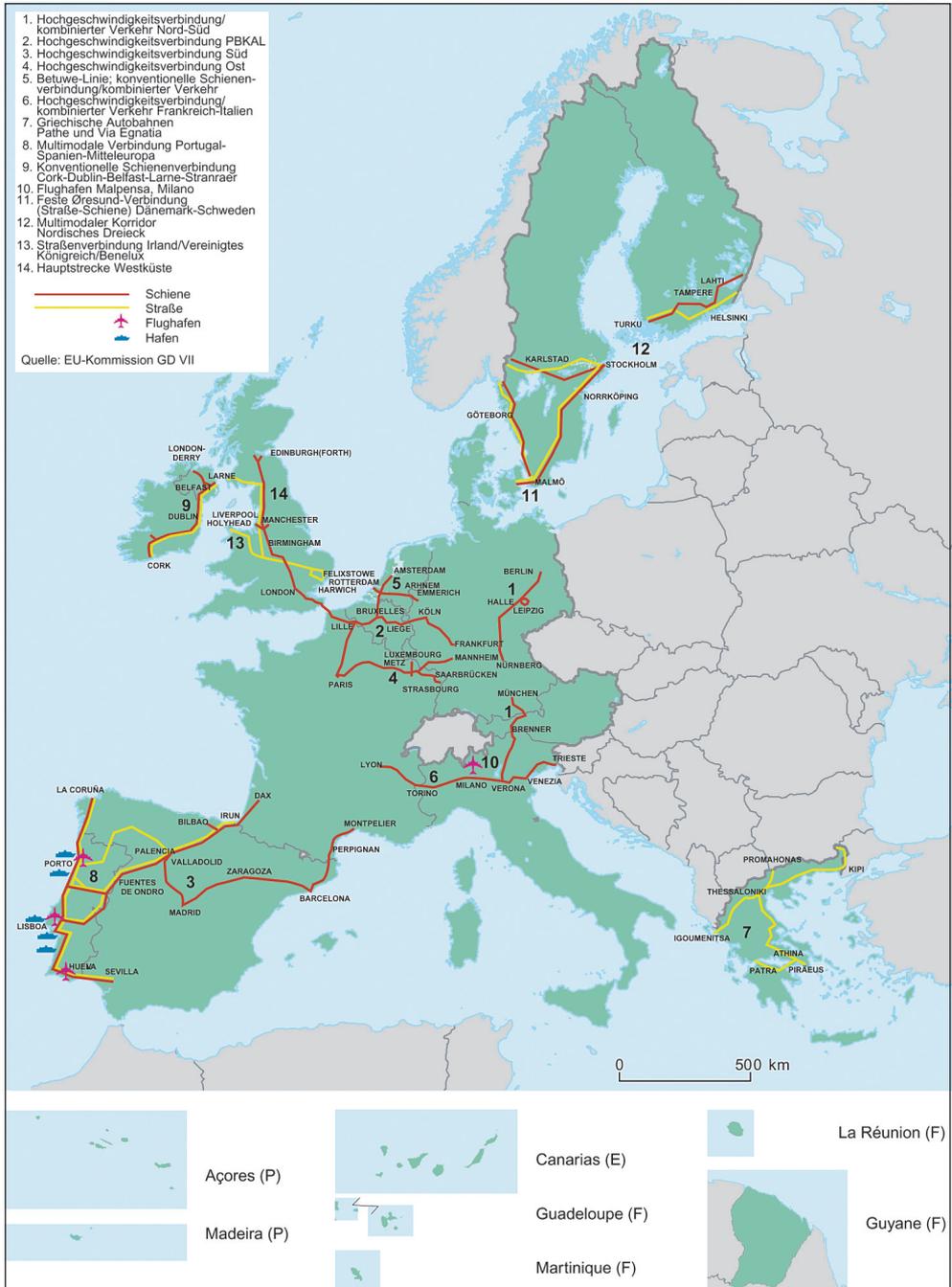
Quelle: Bröcker u. a. 2002, S. 23

Abb. 8: Transeuropäische Netze TEN + TINA – Schiene



Quelle: Bröcker u. a. 2002, S. 31

Abb. 9: Vorrangige Projekte der Transeuropäischen Verkehrsnetze



Quelle: EUREK 1999, S. 15

Die Bedeutung der Verkehrsnetze für Zusammenhalt, Zusammenwachsen und Integration von Wirtschaftsräumen und politischen Einflussbereichen ist keine neue Erkenntnis, wie die Infrastrukturpolitiken antiker Staaten (z. B. Römisches Reich), das Eisenbahnkonzept von Friedrich List (1838), die Verkehrsinfrastrukturpolitik in Westdeutschland nach Kriegsende oder – noch deutlicher – nach der Wiedervereinigung (Finanzierung und beschleunigte Durchsetzung/Umsetzung der Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“) zeigen. Sie finden auch besonderen Ausdruck in „singulären“ Verkehrsverbindungen wie beispielsweise dem Kanaltunnel oder dem „fixed link“ zwischen Dänemark (Kopenhagen) und Schweden (Malmö) über den Öresund.

Dabei ist entscheidend, dass ausgebaute und verknüpfte leistungsfähige und verlässliche Infrastrukturnetze eine notwendige Bedingung für durchgängige, erleichterte, beschleunigte und kostengünstige Transporte von Personen und Gütern darstellen, dass die Existenz der baulich-physischen Netze aber noch keine hinreichende Bedingung ist. Dazu bedarf es vielmehr zusätzlich einer Harmonisierung von

- sozialen Normen (z. B. Lenkzeiten, Arbeitszeiten, Ausbildungsanforderungen),
- rechtlichen Regelungen (z. B. Zulassungsbedingungen für Fahrer, Kabotageregelungen),
- technischen Normen/Regeln (z. B. Stromsysteme, Signalisierungs- und Sicherungssysteme im Eisenbahnverkehr).

Besonderen Nachholbedarf im Sinne dieser „Interoperabilität“ hat immer noch der Europäische Schienenverkehr.

In diesem Wirkungs- und Handlungsfeld der Kohäsion können sich gerade für „Grenzregionen“ durch den Ausbau von Fernverkehrs- und Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetzen ambivalente Effekte ergeben. Einerseits verbessert sich möglicherweise die Verbindungs- und Anbindungsqualität, wenn in diesen Grenzräumen zu den Hochgeschwindigkeits- bzw. Fernverkehrsnetzen Zugänge verfügbar sind: Autobahnanschlüsse, Haltepunkte der Hochgeschwindigkeitszüge. Andererseits besteht bei Fehlen entsprechender Anschlussmöglichkeiten die Gefahr der Degeneration zu Transitzonen. Während im ersten Fall auch besondere Entwicklungschancen für die Grenzregionen über ihr grenzraumbezogenes Zusammenwachsen hinaus bestehen, ergeben sich im zweiten Fall Risiken des „Abgehängtwerdens“. Aus einer nationalstaatlichen Randlage mit entsprechenden relativen Anbindungsdefiziten kann eine staatsübergreifende „innere“ Randlage mit Anbindungsdefiziten werden. Möglicherweise verbleiben derartigen Regionen nur die verkehrsbedingten Belastungen (Zerschneidungswirkungen der Hochleistungsstrassen, Flächenbeanspruchungen, Lärm- und Schadstoffimmissionen, Image der „Durchfahrtregionen“).

Der „grenzenlose“ Verkehr mit „grenzenlosem“ Verkehrswachstum in Europa steht somit unter der Erwartung, dass Anforderungen der sozialen, ökonomischen und räumlichen Kohäsion in Europa erfüllt werden. Zum Teil ergeben sich aber erhebliche Konflikte mit den Forderungen der ökologischen Komponente einer Nachhaltigkeit der Raum- und Verkehrsentwicklung in Europa. Dies gilt insbesondere auch für „Grenzräume“, die aufgrund ihrer innerstaatlichen peripheren Lage bisher weniger durch Verkehrsinfrastrukturu-

ren durchschnittlich waren, weniger Verkehrsbelastungen und weniger verkehrsbedingte Immissionen aufwiesen.

Aber auch hinsichtlich der sozialen und ökonomischen Effekte sind Effizienz, Raumgerechtigkeit und Nachhaltigkeit eines „grenzenlosen“ Verkehrs nicht automatisch gesichert. Die Risiken eines demographischen und ökonomischen Ausblutens sind nicht automatisch vermieden. Folgen für Lebenssituationen, Wirtschaft, Umwelt und vor allem hinsichtlich „neuer“ räumlicher Disparitäten müssen kontrolliert werden.

4 Ausgewählte Befunde zum grenzüberschreitenden Verkehr

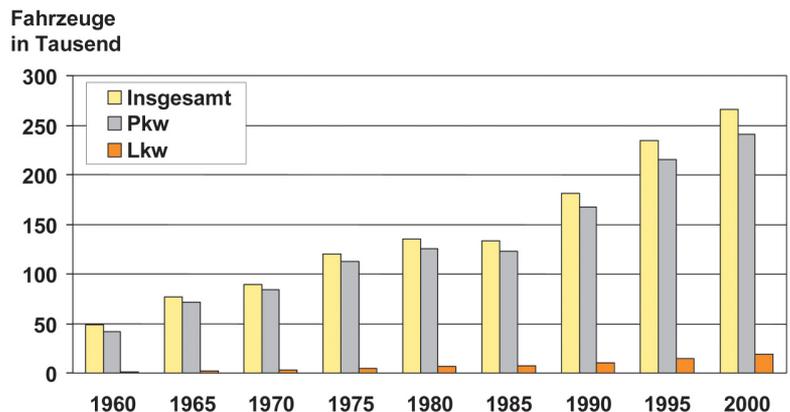
Grenzüberschreitende Verkehre haben in den letzten Jahrzehnten sowohl als Personenverkehr, als auch als Güterverkehr im Vergleich zum Gesamtverkehr in Deutschland oder auch in Europa überproportional zugenommen. Dies gilt für die Quell- und Zielverkehre des jeweiligen Bezugsraumes, in Deutschland aber vor allem auch für die Transitverkehre mit jeweiligen Wegausgangspunkten („Quellen“) und Wegendpunkten („Zielen“) außerhalb von Deutschland. Zur Beschreibung dieser Entwicklungen ist die Datenlage für den Güterverkehr – trotz der Unschärfen bei der Erfassung des Kabotageverkehrs und des Dreiländerverkehrs – deutlich besser als für den Personen(fern)verkehr.

Werden im Straßenverkehr (Fahrzeuge) die Einfahrten nach Deutschland und die Durchfahrten durch Deutschland betrachtet, so zeigt sich eine überproportionale Zunahme des Lkw-Verkehrs (Zunahmefaktoren 18,2 (1960 bis 2000) und 4,3 (1975 bis 2000)). Die Zunahmefaktoren für Pkw liegen bei 5,8 (1960 bis 2000) bzw. 2,1 (1975 bis 2000). Insgesamt ist von 1960 bis 2000 mehr als eine Verfünfachung und von 1975 bis 2000 mehr als eine Verdoppelung des Gesamtverkehrs festzustellen (Abb. 10).

Bei einer verkehrsmittelspezifischen Differenzierung zeigt sich beispielsweise zwischen 1990 und 1999 eine Dominanz der Zunahme im Straßenverkehr:

- Straßenverkehr um 113 %
- Luftverkehr um 48 %
- Schienenverkehr um 33 %
- Binnenschiffverkehr um 10 %

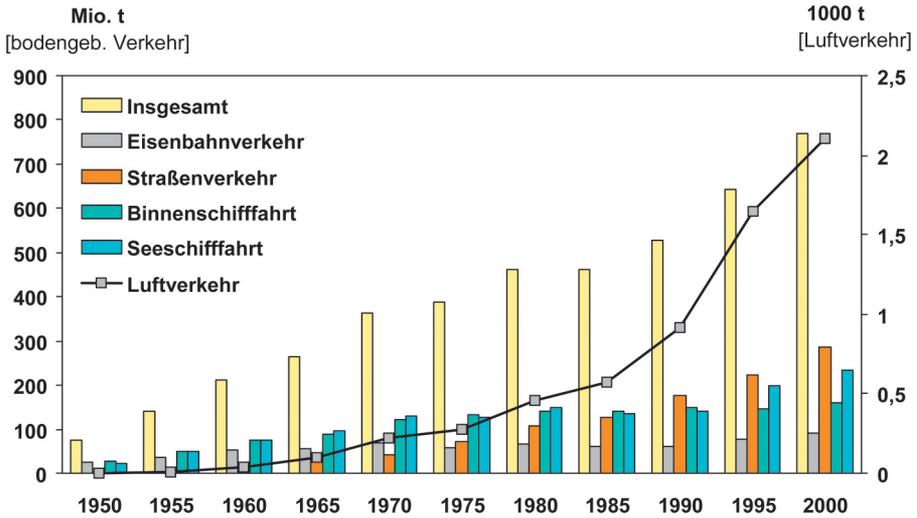
Abb. 10: Grenz-
überschreitender
Straßenverkehr
(Fahrzeuge) – Ein-
und Durchfahrten
in Deutschland
nach Fahrzeugart



Quelle: BMVBW (Hrsg.) (2004), Verkehr in Zahlen 2004/2005; eigene Darstellung

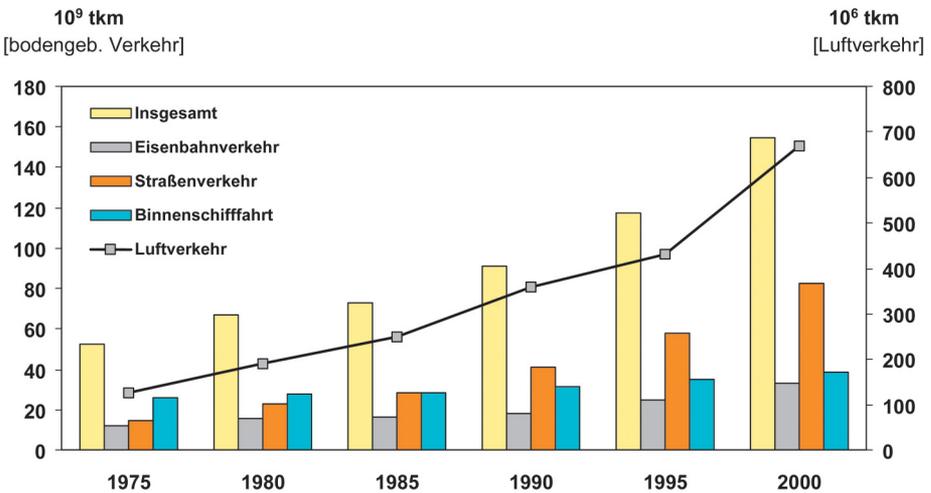
Abb. 11 verdeutlicht für die Tonnage im grenzüberschreitenden Güterverkehr (Versand oder Empfang in Deutschland; kein Transit) ähnliche Zuwachsraten – mit besonders hohen Zuwachsraten im Luftverkehr. Die veränderten Entfernungsstrukturen mit zunehmenden mittleren Transportentfernungen drücken sich in den überproportional steigenden Verkehrsleistungen (tkm) – insbesondere für Straßenverkehr und Luftverkehr (Abb. 12) – aus.

Abb. 11: Grenzüberschreitender Güterverkehr (Tonnage t) – Versand oder Empfang in Deutschland



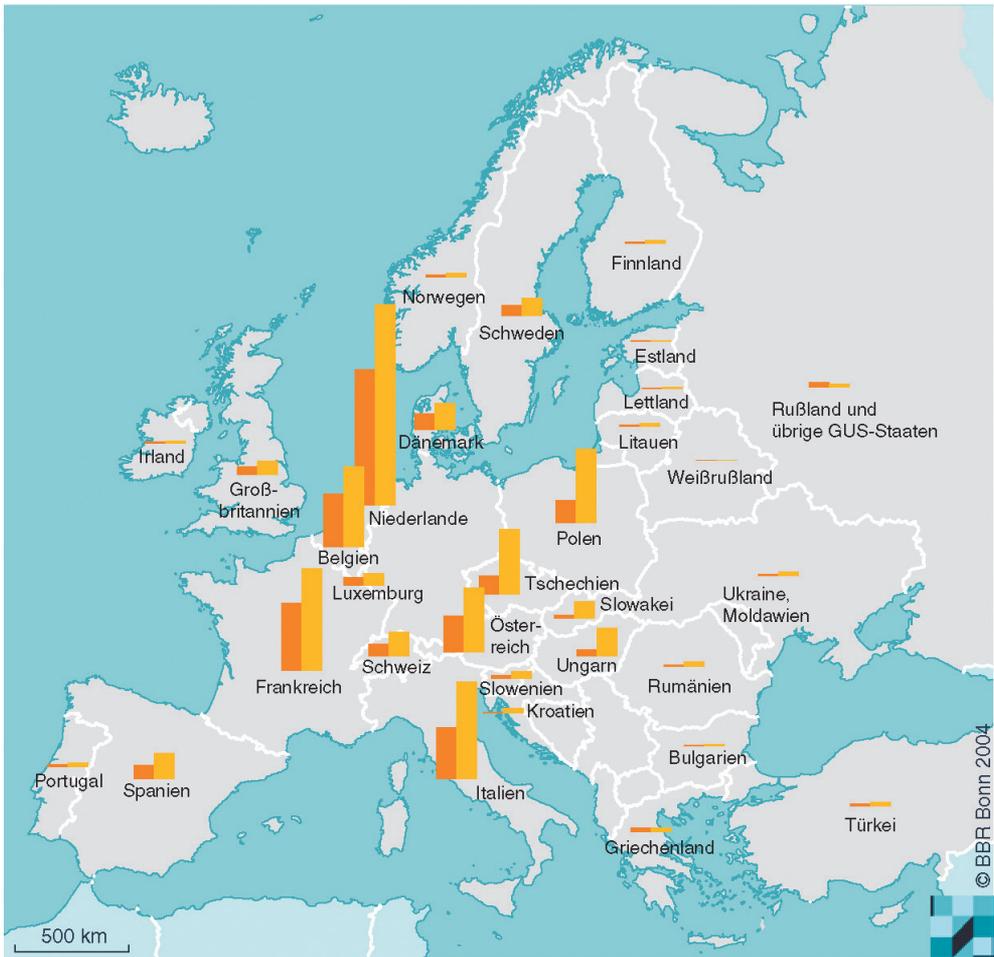
Quelle: BMVBW (Hrsg.) (2004), Verkehr in Zahlen 2004/2005; eigene Darstellung

Abb. 12: Grenzüberschreitender Güterverkehr (Transportleistung tkm) – Versand oder Empfang in Deutschland

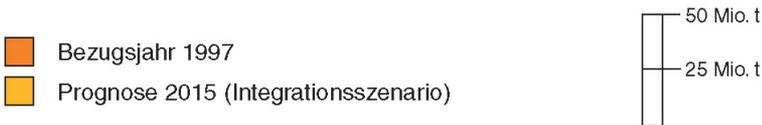


Quelle: BMVBW (Hrsg.) (2004), Verkehr in Zahlen 2004/2005; eigene Darstellung

Abb. 13: Grenzüberschreitender Straßengüterfernverkehr – Transportaufkommen in Tonnen (1997, 2015)



Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Straßengüterfernverkehr im Bezugsjahr 1997 und für das Integrationsszenario 2015 in Mio. Tonnen



Quelle: BVU Beratergruppe Verkehr und Umwelt
 Datenbasis: BVWP-Verkehrsprognose 2015
 Bezugsjahr 1997 und Prognose 2015
 Geometrische Grundlagen: Eurostat GISCO

Quelle: BBR (Hrsg.) (2000), Raumordnungsbericht 2000, S. 78

Werden die Prognosen der Bundesverkehrswegeplanung 2001/02 („Integrations-Szenario“) herangezogen, so zeigt sich für die Prognose des Güterverkehrs für den Zeitraum 1997 bis 2015 (Tabellen 1 und 2),

- a) dass für die Tonnage (t) des Binnenverkehrs eine Zunahme um 20,3%, des grenzüberschreitenden Verkehrs um 72,1% erwartet wird,
- b) dass für die Transportleistung (tkm) des Binnenverkehrs eine Zunahme um 33,9%, des grenzüberschreitenden Verkehrs um 96,9% geschätzt wird.

Die relativ stärkeren Zunahmen des grenzüberschreitenden Güterverkehrs werden drastisch deutlich. Dies gilt für den Personenverkehr entsprechend. Die relativ stärksten Zunahmen sind – sowohl hinsichtlich Transportaufkommen (t) als auch hinsichtlich Transportleistung (tkm) – für den Luftverkehr und danach für den Straßenverkehr festzustellen.

Tab. 1:
Entwicklung des grenzüberschreitenden Quell-/Zielverkehrs nach Verkehrszweigen

	Absolute Werte			Modal-Split (%)			Veränderung 2015/1997 (%)	
	1997	2015 Trend	2015 Integr.	1997	2015 Trend	2015 Integr.	Trend	Integr.
Verkehrsaufkommen (Mio. Personen)								
des motorisierten Verkehrs								
Motor Individualverkehr	593	775	742	80,9	77,7	76,9	30,7	25,1
Eisenbahnverkehr	17	25	29	2,3	2,5	3,0	47,1	70,6
ÖSPV	51	52	55	7,0	5,2	5,7	2,0	7,8
Luftverkehr	72	146	139	9,8	14,6	14,4	102,8	93,1
Summe motorisierter Verkehr	733	998	965	100,0	100,0	100,0	36,2	31,7
des gesamten Verkehrs								
Summe motorisierter Verkehr	733	998	965	100,0	100,0	100,0	36,2	31,7
Fahrradverkehr	0	0	0	0,0	0,0	0,0	x	x
Fußwegverkehr	0	0	0	0,0	0,0	0,0	x	x
Insgesamt	733	998	965	100,0	100,0	100,0	36,2	31,7
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm)								
des motorisierten Verkehrs								
Motor Individualverkehr	65,3	82,2	79,8	64,3	56,9	56,4	25,9	22,2
Eisenbahnverkehr	5,1	7,4	8,8	5,0	5,1	6,2	45,1	72,5
ÖSPV	8,6	8,5	8,8	8,5	5,9	6,2	-1,2	2,3
Luftverkehr	22,5	46,4	44,2	22,2	32,1	31,2	106,2	96,4
Summe motorisierter Verkehr	101,5	144,5	141,6	100,0	100,0	100,0	42,4	39,5
des gesamten Verkehrs								
Summe motorisierter Verkehr	101,5	144,5	141,6	100,0	100,0	100,0	42,4	39,5
Fahrradverkehr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	x	x
Fußwegverkehr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	x	x
Insgesamt	101,5	144,5	141,6	100,0	100,0	100,0	42,4	39,5

Quelle: Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung, München/Freiburg/Essen, 2001

Tab. 2:
Entwicklung
des Güterfern-
verkehrs nach
Hauptverkehrs-
beziehungen

	Absolute Werte				Anteil (%)				Veränd. zu 1997 (%)		
	1997	2015 Lais- ser- faire	2015 Trend	2015 Inte- grati- on	1997	2015 Lais- ser- faire	2015 Trend	2015 Inte- grati- on	2015 Lais- ser- faire	2015 Trend	2015 Inte- grati- on
Transportaufkommen (Mio. t)											
Binnenver- kehr	874,2			1.051,8	62,6			53,9			20,3
Grenzüb. Verkehr	522,6			899,3	37,4			46,1			72,1
daraus: Versand	187,6			332,5	13,4			17,0			77,3
Empfang	264,4			427,5	18,9			21,9			61,7
Transit	70,6			139,3	5,1			7,1			97,2
Insgesamt	1.396, 8			1.951,1	100,0			100,0			39,7
Transportleistung (Mrd. tkm)											
Binnenver- kehr	196,9	265,2	264,9	263,7	53,1	43,8	43,8	43,5	34,7	34,5	33,9
Grenzüb. Verkehr	173,7	340,2	340,6	342,0	46,9	56,2	56,2	56,5	95,9	96,1	96,9
daraus: Versand	55,1	108,8	109,1	110,5	14,9	18,0	18,0	18,2	97,4	98,0	100,4
Empfang	73,4	137,5	137,5	137,8	19,8	22,7	22,7	22,8	87,2	87,3	87,7
Transit	45,1	94,0	93,9	93,7	12,2	15,5	15,5	15,5	108,1	108,0	107,5
Insgesamt	370,6	605,4	605,5	605,7	100,0	100,0	100,0	100,0	63,4	63,4	63,4

Quelle: Verkehrsprogno-
se 2015 für die Bundes-
verkehrswegeplanung,
München/Freiburg/Es-
sen, 2001

Noch dramatischer sind beispielsweise die jährlichen Zuwachsraten im Bereich der Luftfracht (Zunahme am Flughafen Köln-Bonn 2003 auf 2004 um 16 %) und der Fluggäste im Low-Cost-Carrier-Segment (Flughafen Köln-Bonn 2003 auf 2004 um + 16 %, bei Gesamtzunahme von + 7 %). Es ist davon auszugehen, dass ein überproportionaler Anteil der Zunahmen vor allem die grenzüberschreitenden Verkehre betrifft.

Die grenzüberschreitenden Transportaufkommen sind gegenüber den westlichen Nachbarländern deutlich höher als gegenüber den östlichen Nachbarländern der Bundesrepublik Deutschland, die Zuwachsraten sind aber gegenüber den östlichen Nachbarländern überproportional hoch (Abb. 12).

Wird quasi in einer Lupenfunktion die Betrachtung auf die deutsch-niederländische Grenze für die Güterverkehrsverflechtungen im Prognosezeitraum 2000 bis 2015 konzentriert, so zeigen sich ähnlich drastische Zunahmen – insbesondere für den Schienenverkehr, was zum Teil auf die Güterstruktur (z. B. Überseeverkehr Rotterdam), zum Teil aber auch auf die Prognoseannahmen zurückzuführen ist, die auch für die Bundesverkehrswegeplanung für den Zeitraum 1997 bis 2015 zu hohen (überhöhten?) Zunahmen des Schienengüterverkehrs geführt haben (Tabelle 3). Die „unpaarigen“ Zunahmen der Verkehrsmittel für die Grenzüberschreitungen Deutschland-Niederlande bzw. Niederlande-Deutschland resultieren u. a. auch aus der Güterstruktur des auf die Überseehäfen bezogenen Verkehrs. Eine Annahme, die schon heute eher unrealistisch erscheint.

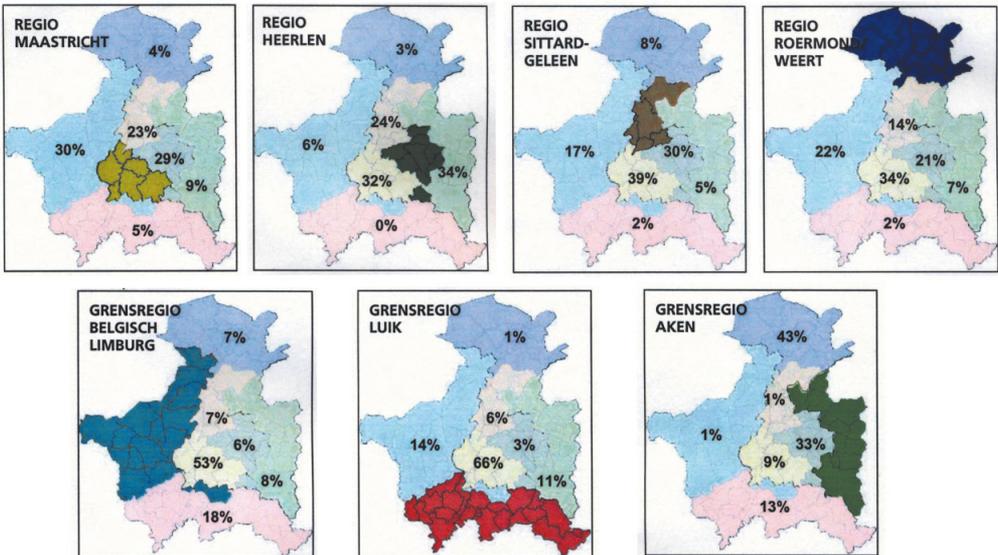
Für den grenzüberschreitenden Personenverkehr (Fahrten) zwischen den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen liegen die im Rahmen der „Integrierten Verkehrsentwicklungsplanung Nordrhein-Westfalen“ erwarteten Zunahmen im grenzüberschreitenden Personenverkehr (Fahrten ohne Durchgangsverkehr) zwischen 2000 und 2015 für den motorisierten Individualverkehr MIV bei 16,7% und für den öffentlichen Personennahverkehr bei 25%, wobei aber der ÖPNV-Anteil weniger als 5% ausmacht – Folge der z. T. noch fehlenden attraktiven ÖPNV-Angebote und der dispersen Verflechtungsmuster über die Grenze zu/von den Niederlanden.

Tab. 3:
Güterverkehrs-
verflechtungen
Nordrhein-West-
falen/Niederlande
(Tonnage) 2000
bis 2015

[Mio t/a]	2000	2025	Δ abs.	Δ rel.
Straße				
NRW – NL	16,9	20,1	3,2	19,0 %
NL – NRW	13,3	17,7	4,4	53,0 %
Schiene				
NRW – NL	0,4	1,2	0,8	200,0 %
NL – NRW	2,5	4,4	1,9	76,0 %
Binnenwasser				
NRW – NL	15,5	17,7	2,2	14,2 %
NL – NRW	55,4	66,3	10,9	19,6 %

Quelle: Arbeitsunterlagen der „Integrierten Verkehrsentwicklungsplanung NRW“, 2005

Abb. 14: Kaufkraftströme Euregio Aachen – Maastricht, Heerlen, Lüttich, Belgisch-Limburg, Sittard-Geleen, Roermond-Weert



Quelle: BRO, 2005, S. 7-9

Die Intensität der alltäglichen Verflechtungen wird beispielhaft für die EUREGIO Aachen daran deutlich,

- dass täglich 30.000 Personen als Berufs- oder Ausbildungspendler über die Staatsgrenzen pendeln,

- dass von mehr als 70.000 Einpendlern nach Aachen (2000: 76.607 Einpendler) 4.600 Einpendler aus den Niederlanden und Belgien kommen.

Dagegen liegt der Auspendleranteil in die Niederlande und nach Belgien je unter 1 % der Auspendler aus Aachen. Die Auspendler sind deutlich stärker auf Köln, Düsseldorf, Mönchengladbach und das deutsche Umland ausgerichtet.

Die schon bestehenden, für die Zukunft als weiter steigend zu erwartenden Verflechtungen zeigen sich auch beispielhaft an den grenzüberschreitenden Anteilen der Kaufkraftströme in der Region Aachen – Maastricht – Heerlen – Lüttich (Abb. 14).

Ein abschließendes und zusammenfassendes Bild der überproportional steigenden grenzüberschreitenden Verkehrsströme zeigt Abb. 15. Dabei werden in der Darstellung der erwarteten Personenverkehrsströme (Fahrten) 1997 bis 2015 Transitverkehre nicht berücksichtigt. Dennoch wird erkennbar, dass besonders ausgeprägte Zunahmen durch den Alltagsverkehr bezogen auf die Zentren, aber auch in Grenzregionen – insbesondere zu den westlich und südlich angrenzenden Nachbarländern (NL, B, L, F, CH, A) – zu erwarten sind. Die relativen Zuwächse sind aber besonders hoch zu den östlichen Nachbarländern (P, TCH). Die prognostizierten Personenverkehrsverflechtungen zwischen den europäischen Mitgliedstaaten zeigt Abb. 16.

Abb. 15: Veränderung der Personenverkehrsströme 1997 bis 2015 (ohne Transit)

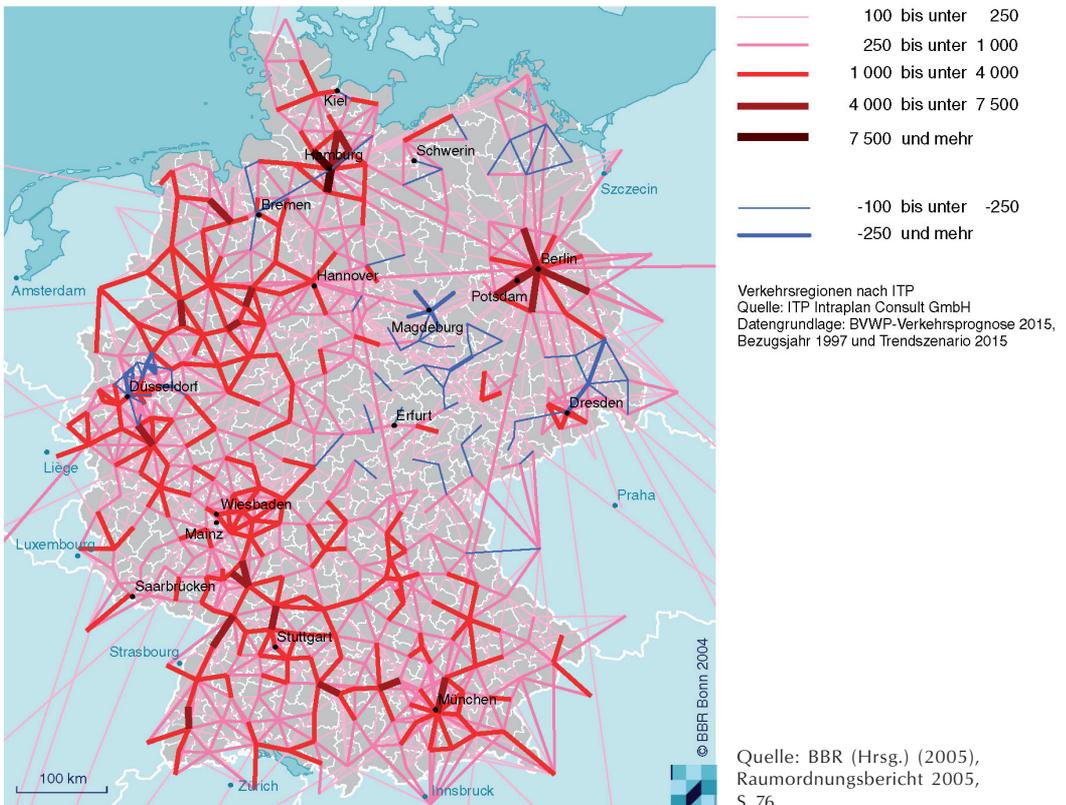
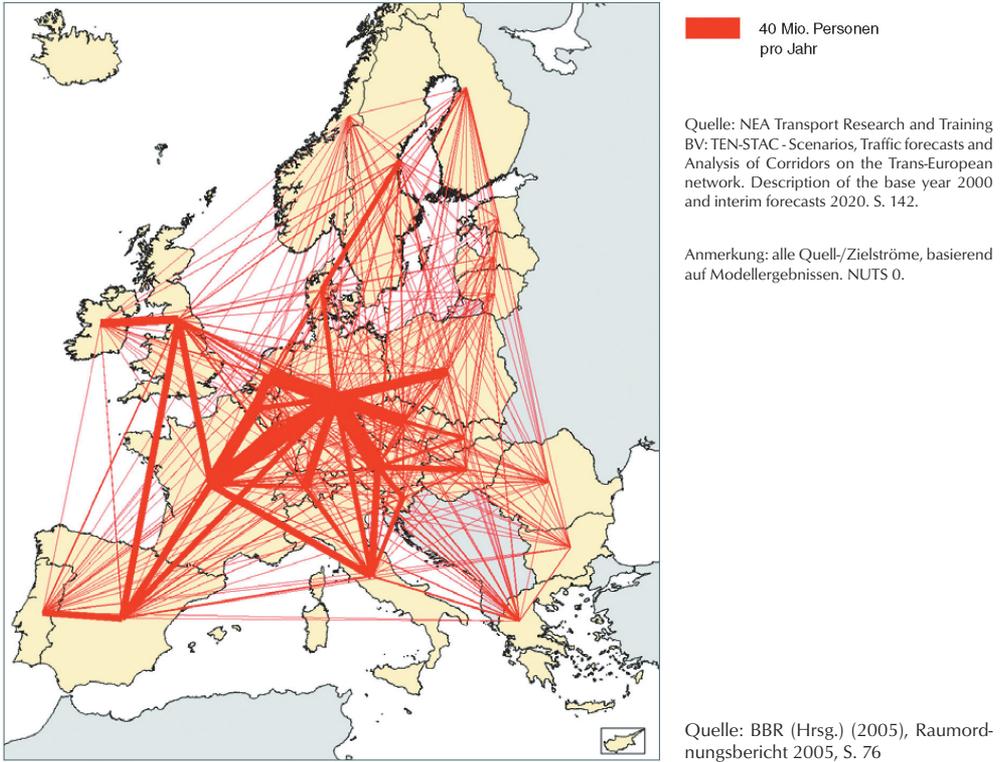


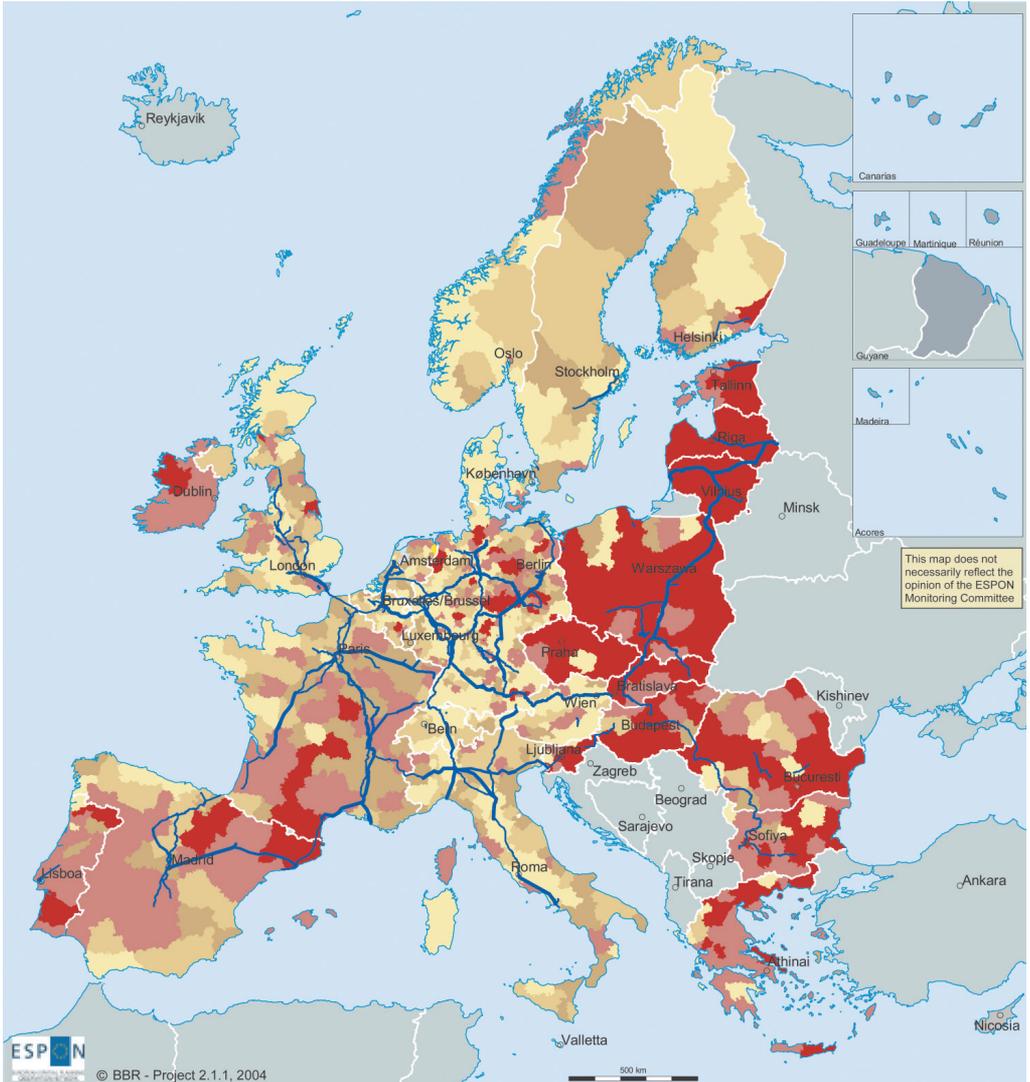
Abb. 16: Personenverkehrsverflechtungen zwischen europäischen Staaten 2020



Während Zunahmen des Verkehrsaufkommens (Personen, Fahrzeuge Fz, Tonnen t) eine Zunahme der sozialen und ökonomischen Verflechtungen anzeigen, ist die Zunahme von Verkehrs- bzw. Transportleistungen (Perskm, tkm oder Fzkm) auf eine Überlagerung der Zunahme des Aufkommens mit gleichzeitiger Zunahme der Reiseweiten – und eventuell zunehmend dispersen Verflechtungsmuster bei überproportionaler Zunahme des Straßengüterverkehrs bzw. des motorisierten Individualverkehrs – zurückzuführen. Die modalen Verschiebungen resultieren aus einer Überlagerung von Veränderungen der Transportentfernungen, der räumlichen Strukturen der Verkehrsverflechtungen, der Verkehrsangebote, insbesondere aber auch der spezifischen Transportkosten.

Die Zunahmen der grenzüberschreitenden Verkehrsaufwände (Perskm, tkm, Fzkm) übersteigen die Zunahme der grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommen (Pers, t, Fz) – sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr. Dies sind Folgen des Abbaus von sozialen, rechtlichen, technischen und funktionalen Widerständen der Grenzen. Sie korrespondieren mit der europäischen bzw. globalen Ausdehnung von Märkten und Lieferbeziehungen, mit der steigenden Arbeitsteilung, der Ausnutzung von Unterschieden der Standort-, Produktions-, Arbeits-, Energiekosten sowie mit den aus der Gesamtheit dieser Einflüsse resultierenden Veränderungen von Standortattraktivitäten und Standortmustern. Diese Einflüsse wirken kleinräumig lokal und intraregional, vor allem aber großräumig interregional und international (vgl. auch Abb. 17).

Abb. 17: Veränderungsverkehrsaufkommen 2000 bis 2020



TEN-STAC base year 2000 vs. European+ scenario 2020

Regional change of vehicle unit kilometres travelled

- up to 25 %
- 25 % up to below 33 %
- 33 % up to below 43 %
- ESPON space average
- 43 % up to below 70 %
- 70 % and more

Markedly Increasing Railway Transport Flows

- 2.5 up to 5.0 million passengers or 10.0 up to 20.0 million tonnes
- 5.0 up to 7.0 million passengers or 20.0 up to 30.0 million tonnes
- more than 7.0 million passengers or more than 30.0 million tonnes (per year, difference 2000-2020)

© EuroGeographics Association for administrative boundaries

Origin of data: NEA Transport research and training, TEN-Stac Scenarios, Traffic Forecast and analysis of corridors on the Trans European Transport Network

1 vehicle unit equals 1 car or 0.5 bus or 0.5 truck

Source: ESPON database

Quelle: ESPON (Hrsg.) (2005), S. 53

5 Triebkräfte des grenzüberschreitenden Verkehrs

5.1 Grundzüge

„Rationale“ Triebkräfte für die Zunahme von Verkehrsaufkommen (Personen, Tonnage, Fahrzeuge) und von Verkehrsleistungen bzw. Verkehrsaufwänden (Personenkilometer, Tonnenkilometer, Fahrzeugkilometer) im grenzüberschreitenden Verkehr sind sowohl für den Personenverkehr als auch für den Güterverkehr unter anderen die folgenden Veränderungstendenzen:

- sinkende Aufwände für Grenzüberschreitungen (Kontrollen, Zeit, Kosten) und harmonisierte Anforderungen beiderseits der Grenzen (soziale und rechtliche Voraussetzungen, technische Anforderungen ...),
- erweiterte Transportangebote (Infrastrukturausbau, Ausbau von Transport- und Mobilitätsdiensten, grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement, Verkehrsinformationen ...),
- durchgängige und vereinfachte „Informationszugänge“ bzw. „Informationsketten“ auch bei Grenzübertritten und vor allem
- verbliebene Attraktionsunterschiede der Leistungs- und Standortangebote, der Nachfrage- und Absatzmärkte sowie Unterschiede der standörtlichen Kosten/Aufwendungen (Arbeitskosten, Standortkosten, Energiekosten, Fördertatbestände und Fördermittel ...).

Eher als „irrational“ zu bezeichnende Triebkräfte der steigenden Verkehrsaufkommen und Verkehrsaufwände im grenzüberschreitenden Verkehr sind Vorstellungen und Erwartungen hinsichtlich

- des – zumindest zum Teil vermeintlich – „Besseren“, „Günstigeren“, „Attraktiveren“,
- des Reizes des „Fernen“ bzw. „Unbekannten“.

Voraussetzungen für die Wirksamkeit derartiger „rationaler“ und „irrationaler“ Triebkräfte sind entsprechende Handlungspräferenzen, vor allem aber auch entsprechende Handlungsoptionen und Mittelverfügbarkeiten der verkehrsverursachenden Akteure wie Einzelpersonen, Haushalte, soziale Gruppen, Unternehmen, Organisationen oder Einrichtungen. Diese Handlungsoptionen und Mittelverfügbarkeiten beziehen sich auf

- Verkehrsinfrastrukturen und Transportangebote,
- Verkehrsmittelverfügbarkeiten bzw. -zugänglichkeiten,
- Zeitressourcen wie auch Disponibilitäten von Zeitstrukturen,
- Lockerungen der Bindungswirkungen von Standorten durch Verbesserung bzw. Veränderung von Erreichbarkeiten,
- Informationszugänge und -verfügbarkeiten.

Wesentliche Impulse zur Erweiterung und Ausschöpfung von grenzüberschreitenden Handlungsoptionen ergeben sich durch

- mediengestützte Nachrichten und Berichte über Handlungsoptionen sowie über deren Chancen und Risiken (Printmedien, Fernsehen, Filme ...),
- Berichte in sozialen Kontaktkreisen (Ausbildung, Beruf, Wirtschaftsverbände, private Kontaktkreise ...),
- partielle und zeitlich befristete Verlagerungen individueller Lebensräume in andere Länder und daraus resultierende Situationserfahrungen, Kontakte sowie aktive Sprach- und Handlungskompetenzen (Schüleraustausch, Studentenaustausch, Belegschaft internationaler Unternehmen, Tätigkeit in europäischen Gremien/Verwaltungen ...),
- tatsächlich oder vermeintlich günstige Transportkosten („Last-Minute-Urlaubsangebote“, „Billigflieger“ ...).

Erweiterungen und Vervollständigungen von Informationsständen erfolgen mit „aufsteigender“ Attraktivität („climbing up“), Verluste und Ausdünnungen von Informationen in Richtung auf Standorte und Teilräume mit geringerer Attraktivität. Letzteres kann auch Standorte in relativer Nachbarschaft/Nähe betreffen.

Der Abbau von staatlichen, baulich-physischen, organisatorischen, rechtlichen, sozialen, technischen, informatorischen und sonstigen Grenzen kann demnach zu einer Verkehrsintensivierung führen („perpetuum mobile“) und in der Folge eine Umlenkung der räumlichen Verkehrsverteilung („Quellen“ und „Ziele“), der modalen Verkehrsaufteilung und der resultierenden Verkehrsnetzbelastungen bedeuten. Voraussetzungen für eine Wirksamkeit sind die Bereitstellung und Zugänglichkeit notwendiger Informationen über Standorte, Standortbedingungen, Verkehrsnetze, Verkehrsangebote, Nutzungsbedingungen, Verkehrskosten usw.

Diese Triebkräfte stehen in Wechselwirkung mit resultierenden Veränderungen von Erreichbarkeiten („Zeitaufwände“, „Wegaufwände“, „Kostenaufwände“ für Ortsveränderungen von Personen, Gütern oder Informationen). Veränderte Erreichbarkeiten können vor allem aber auch Implikationen für Standortwahlen und Standortverlagerungen haben – beispielsweise hinsichtlich der Verlagerung von Produktionsstätten an nunmehr leichter erreichbare Standorte mit günstigeren Standort- und Produktionskosten. Derartige Standortverlagerungen bedeuten in den meisten Fällen in der Folge wieder zunehmende Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistungen. Dies gilt ähnlich für

- Investitionen in Urlaubs- bzw. Zweitwohnsitz-Immobilien an leichter erreichbaren ausländischen Standorten, mit der Folge steigender Aufenthalts- bzw. Besuchshäufigkeiten und steigender Verkehrsaufwände,
- spezialisierte Leistungsnachfragen an entfernteren, aber leichter, kostengünstiger und komfortabler erreichbaren Standorten, mit der Folge steigender Besuchshäufigkeiten und Verkehrsaufwände (z. B. Einkaufsbummel in Rom, Besuch der Scala in Mailand, Besuch eines Ausstellungs-Events in New York).

Wesentliche Grundelemente der Triebkräfte sind somit Unterschiede/Gefälle der

- Arbeits- und Sozialkosten,
- Standort-, Grundstücks-, Immobilienkosten,

- Energiekosten,
- Angebotsvielfalt und -variation,
- „weichen“ Standortqualitäten (Umweltqualitäten, Image ...), aber auch
- Umsatz- und Gewinnerwartungen.

Fördernde Rahmenbedingungen für steigende Verkehrsaufkommen und Verkehrsaufwände generell, aber insbesondere auch für grenzüberschreitende Verkehrsaufkommen und Verkehrsaufwände bei Abbau von „Grenzwiderständen“ sind im Personenverkehr folgende:

- Ausdifferenzierung von Lebensstilen,
- Zunahme „mobiler“ Lebensbiographien – im Alltag, in Ausbildungsphasen, im Beruf, in Freizeit und (Kurz-)Urlauben,
- Lockerung sozialer und familiärer Netzwerke,
- Lockerung räumlicher Bindungen (lokal, regional, national),
- Flexibilisierung der Zeitordnungen (Arbeitszeiten, Geschäftsöffnungszeiten, Rund-um-die-Uhr-Informationszugänge über Internet ...),
- steigende individuelle Motorisierung (Frauen, Rentner)

und vor allem

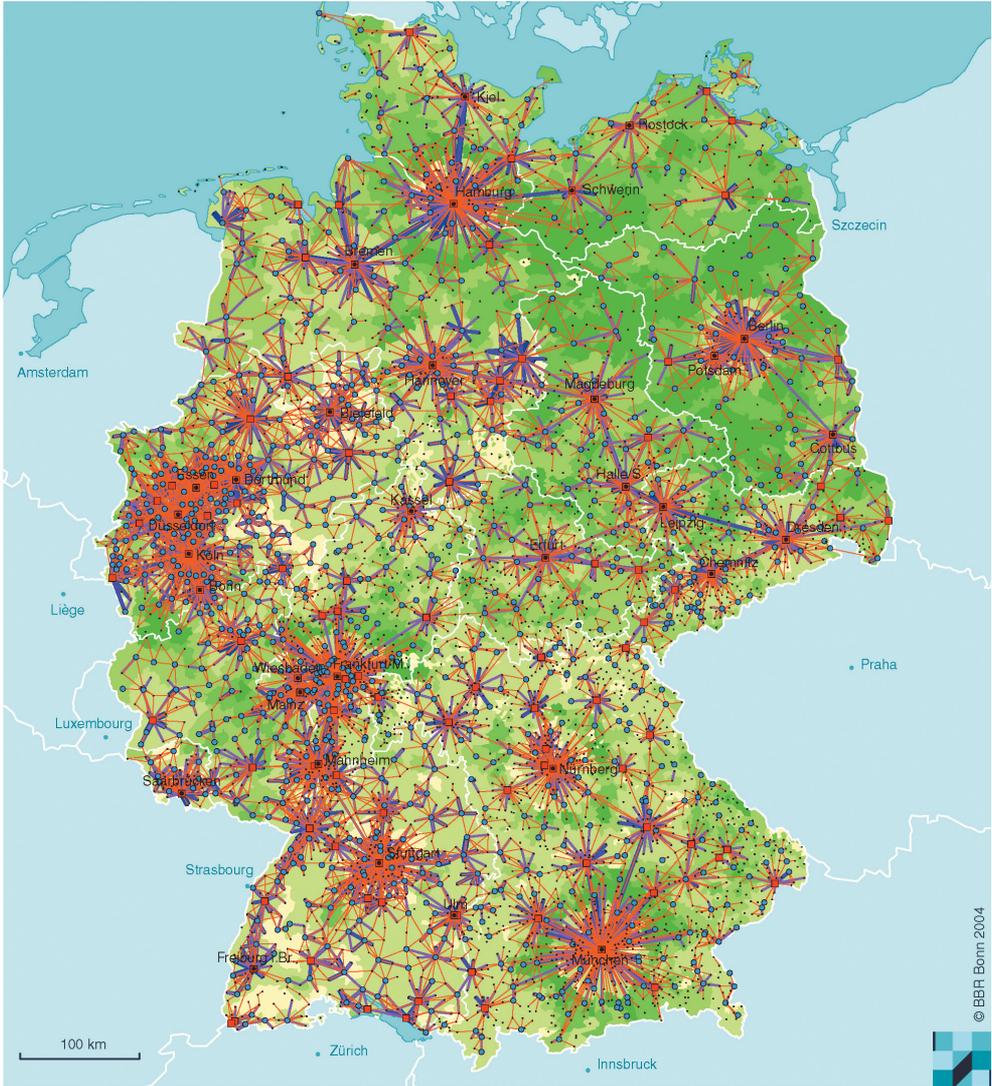
- partiell unzureichende Anlastungen „externer Kosten“ des Verkehrs (fehlende Internalisierung der Umweltkosten von Straßen- und Luftverkehr ...).

Die Folge sind leicht steigende Verkehrsaufkommen, deutliche Ausdehnungen von Aktionsräumen – sowohl in der Alltagsmobilität und beim Wochenendpendeln als auch in der Wahl von Zweitwohnungen u. ä. – sowie aufgrund steigender Entfernungen überproportional steigende Verkehrsaufwände. Letzteres ist im grenzüberschreitenden Verkehr auch Folge der sinkenden Aufwände der Grenzüberschreitung. Zum Teil sind diese Veränderungen quasi zwangsläufig mit modalen Verlagerungen auf den motorisierten Individualverkehr und den Luftverkehr verbunden, da diese Verkehrsträger die Vorteile der sinkenden Grenzwiderstände leichter und frühzeitiger nutzbar werden lassen.

Die „Rationalität“ des – auch grenzüberschreitenden – Fernpendelns, der Kurzurlaube im Ausland, der Fernreisen, der fernen Zweitwohnsitze u. ä. wird indirekt daran deutlich, dass infolge steigender Reisegeschwindigkeiten – bei Abbau und Komfortverbesserung von Grenzwiderständen – die im Verkehr verbrachten Zeiten nicht oder allenfalls marginal steigen.

So wie dies intranational in der Zunahme von Pendelentfernungen Ausdruck findet (Abb. 18 und 19), so ist dies auch international nachweisbar (Abb. 16).

Abb. 18: Pendlerverflechtungen in der Bundesrepublik Deutschland und deren Veränderungen 1996 bis 2002



© BBR Bonn 2004

Pendlerverflechtungen zwischen Gemeinden nach der Anzahl der Pendler 2003

- 200 bis unter 500
- 500 bis unter 1 000
- 1 000 bis unter 2 000
- 2 000 und mehr
- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- sonstige Gemeinde

Anteil der Pendler mit mehr als 50 km Pendeldistanz an allen SV-Beschäftigten 2003 in %

- bis unter 5
- 5 bis unter 10
- 10 bis unter 15
- 15 bis unter 20
- 20 und mehr

Verbandsgemeinden, Stand 30. 6. 2003

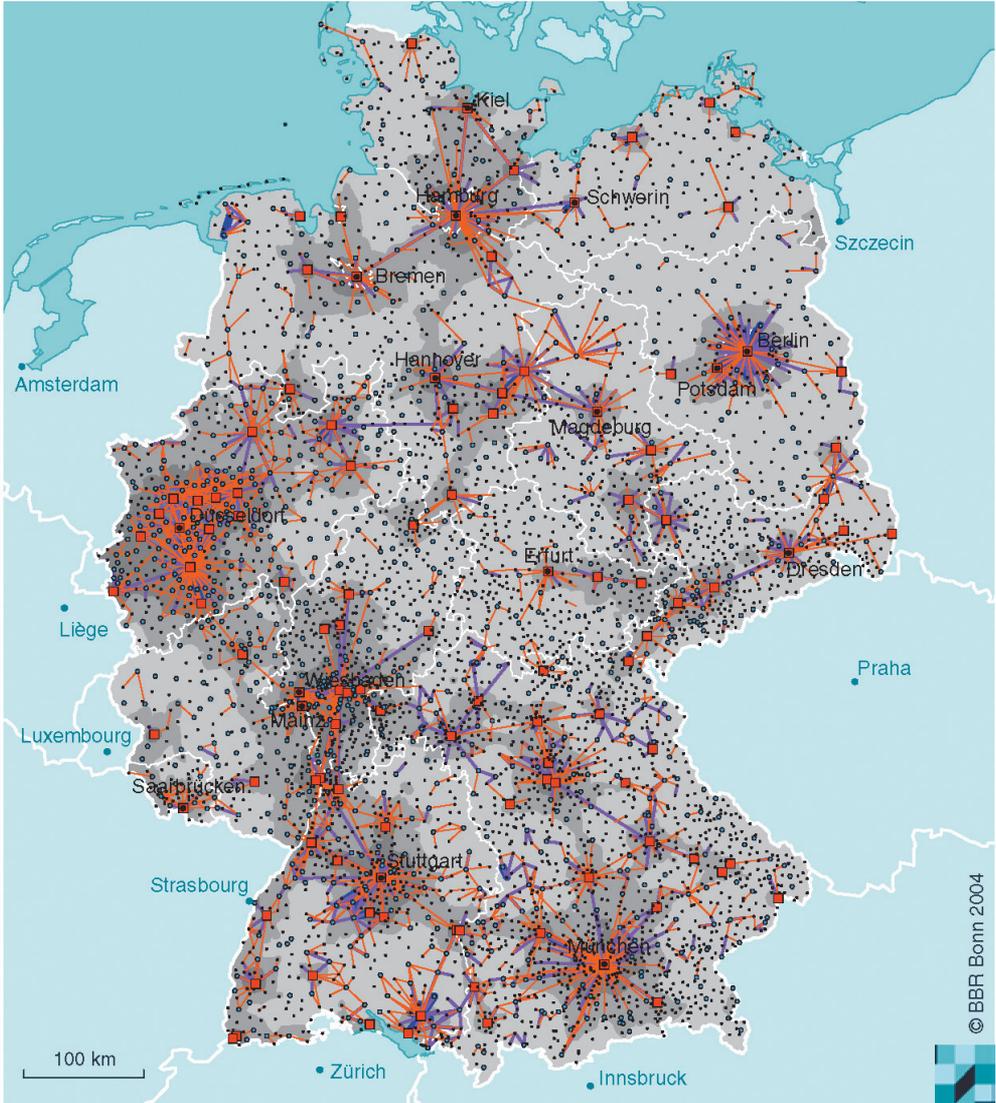
Quelle: Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung in der Bundesagentur für Arbeit

Datengrundlage: Pendlerverflechtungsmatrix 2003

Anmerkung:

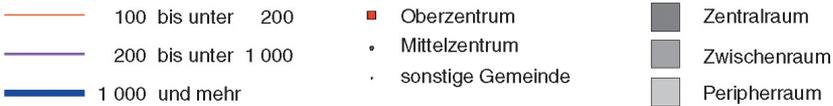
Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Daten auf der Ebene von Gemeinden und Gemeindeverbänden dargestellt (z.B. Ämter in Schleswig-Holstein, Samtgemeinden in Niedersachsen, Verbandsgemeinden in Rheinland-Pfalz, Verwaltungsgemeinschaften in Baden-Württemberg). Hier wird die Bezeichnung *Verbandsgemeinden* verwendet.

Abb. 19: Pendlerverflechtungen in der Bundesrepublik Deutschland und deren Veränderungen 1996 bis 2002 (Fortsetzung)



© BBR Bonn 2004

Zunahme von Pendlerströmen zwischen 1996 und 2002 nach Anzahl der Pendler



Verbandsgemeinden, Stand 30. 6. 2002
 Quelle: Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung in der Bundesagentur für Arbeit
 Datengrundlage: Pendlerverflechtungsmatrix 1996 und 2002

Anmerkung:
 Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Daten auf der Ebene von Gemeinden und Gemeindeverbänden dargestellt (z.B. Ämter in Schleswig-Holstein, Samtgemeinden in Niedersachsen, Verbandsgemeinden in Rheinland-Pfalz, Verwaltungsgemeinschaften in Baden-Württemberg). Hier wird die Bezeichnung *Verbandsgemeinden* verwendet.

Quelle: BBR (Hrsg.) (2005), Raumordnungsbericht 2005, S. 80 und 81

Die im Projekt INVERMO untersuchte Fernmobilität (Zumkeller u. a. 2005) stützt die vorstehenden Überlegungen und Hypothesen insofern, als bei Unterscheidung einer repräsentativen Stichprobe der Bundesbürger in „Wenigmobile“, „Mäßigmobile“ und „Hochmobile“ die „Hochmobilen“ sich auszeichnen durch

- mehr als 20 Fernreisen pro Jahr (> 100 km),
- davon ca. 45 % mit dem Reisezweck „Geschäft“,
- 50 % „multimodale Verkehrsmittelwahl“, d. h. situationspezifische Nutzung verschiedener Verkehrsmittel.

Dieses Teilkollektiv der „Hochmobilen“ macht ca. 10 % der Bevölkerung aus und besteht überproportional aus jungen Menschen und Menschen aus 1-Personen-Haushalten (ohne Kinder). Der Anteil der Mäßigmobilen – mit im Mittel ca. 10 Fernreisen pro Jahr und dominantem Reisezweck „privat“ – an der Gesamtbevölkerung umfasst immerhin 40 %. Hier wären vor allem auch lebensbiographische Untersuchungen im Hinblick auf die Frage interessant, ob hochmobile Junge auch im Alter relativ hochmobil bleiben und – quasi als Kohorteneffekte – im Alter mobiler sein werden als heutige Alte/Ältere.

Die Triebkräfte im Güterverkehr sind gleichermaßen sowohl national als auch international wirksam. Sie entfalten hinsichtlich der Zunahme der Transportaufkommen (t, m³, Fz), der Transportweiten (km) und der überproportional steigenden Transportaufwände (tkm, Fzkm) sowie der modalen Transportverlagerungen vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr besonders dynamische Wirkungen. So ist beispielsweise für die weitere Entwicklung kaum zu verhindern, dass sich der Anteil von 40 % Schienengüterverkehr (Leistung) in den Beitrittsländern auf die mittlere Rate des Schienengüterverkehrs von 8 % der EU 15-Länder zubewegt, auch wenn für größere Distanzen – unter der Voraussetzung einer Sicherung der Interoperabilität der Bahnsysteme – die Bahnen eine besondere Konkurrenzfähigkeit entfalten (könnten).

Die „systemimmanenten“ Triebfedern des Wachstums eines grenzüberschreitenden Güterverkehrs sind:

- die Ausdifferenzierung von Produkten und Produktionen, mit der Folge des Outsourcing von Produktionsteilen („Produktionseffekte“),
- der Übergang zur lagerlosen Produktion und zu Just-in-time-Lieferanforderungen („Logistikeffekte“),
- die Zunahme der Stückgüter („Güterstruktureffekte“), in Verbindung mit Abnahme des spezifischen Gewichts und gleichzeitiger Zunahme der Volumina der Güter,
- real gesunkene Transportkosten und relativ geringe Transportkostenanteile an den Gesamtproduktionskosten.

Die Effekte von Transportkostensenkungen können vereinfachend zusammengefasst werden:

- konstante oder sogar (relativ) sinkende Transportkostenanteile an den Produktionskosten,

- relative Begünstigung von (peripheren) Standorten mit geringen Produktions- und Standortkosten,
- Standortverlagerungen an periphere Standorte oder aber – in Abhängigkeit von Gut bzw. Leistung – Standortkonzentration in Verdichtungsräumen.

Die Konzentrationstendenzen bzw. die Begünstigungen oder Benachteiligungen von peripheren Standorten sind von den Relationen der Kostenbestandteile abhängig („Krugman-Funktion“). Die Wechselwirkungen mit Raumnutzungsmustern – auch großräumig und international sowie „regional“ grenzüberschreitend – werden ebenso unmittelbar deutlich wie die Wirkungen auf Verkehrsaufkommen, insbesondere aber auf Verkehrsleistungen und modale Verkehrsaufteilungen.

5.2 Abbau der „Grenzwiderstände“ als Triebkraft

Verkehrsintensivierungen über Grenzen wie auch die dabei erfolgenden modalen Verlagerungen beruhen im Wesentlichen auf den Veränderungen der Funktionen von und der Aufwände für Grenzen. Dies sind:

- Entfall von baulichen Hindernissen („physische Grenzen“),
- Entfall betrieblicher, organisatorischer und rechtlicher Grenzen bzw. Anpassungserfordernisse,
- teilweiser Entfall „gebrochener“ Verkehre,
- Reduktion bzw. Entfall von Kontroll- und Prüfzeiten,
- Entfall von „Zöllen“ und sonstigen Grenzübergangskosten („Zollgrenzen“),
- Installation automatischer bzw. vereinfachter Kontrollen und Gebührenerhebungen.

Diese sind in der Folge verbunden mit Reduktionen von Zeitaufwänden und von Kosten – auch Zeitkosten – sowie mit der Zunahme von Reise-/Transportgeschwindigkeiten („Beschleunigung“). In einem ganzheitlichen Aufwands- und Ertragskalkül (Zeit, Kosten) sowie einem Kalkül der Konkurrenzfähigkeit werden Zeitgewinne beim Grenzübergang zum Teil „re-investiert“ in Reisezeiten/Reisekosten zu entfernteren Orten.

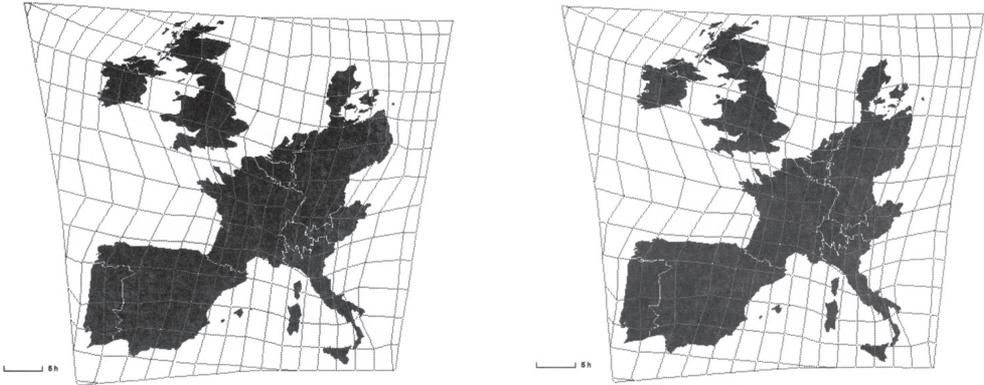
Mit der Reduktion von Aufwänden sind zum Teil gleichzeitig Verbesserungen grenzüberschreitender Infrastrukturen verbunden (z. B. Ärmel-Kanal-Tunnel oder Öresund-Querung), die die Erreichbarkeiten deutlich verändern. Spiekermann und Wegener haben dies für infrastrukturelle Veränderungen des Straßennetzes wie auch des Eisenbahnnetzes in Europa zwischen 1991 und 2010 in „Zeitkarten“ dargestellt, deren Koordinaten nicht geographische Lagemerkmale, sondern zeitliche Erreichbarkeiten sind. Die Transformationen der „Zeitnetze“ durch schon erfolgte bzw. vor allem durch bis 2010 unterstellte Verkehrswegeinvestitionen werden beispielsweise (Abbildung 20)

- für das Straßennetz insbesondere in Ostdeutschland (Effekte der Verkehrswegeprojekte „Deutsche Einheit“) und
- für das Eisenbahnnetz in Spanien und Portugal

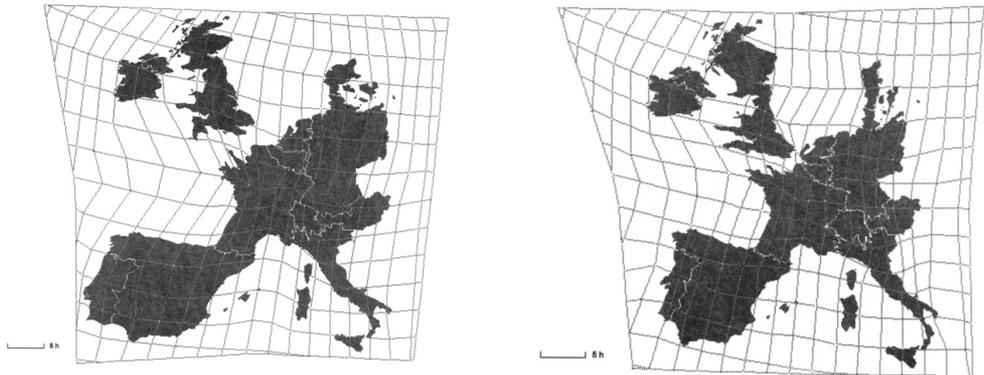
deutlich. Exemplarisch zeigt Tabelle 4 historische Reisezeitveränderungen für die „Reise“ nach Peking sowie für die Eisenbahnstrecken Aachen – Paris und Aachen – Stuttgart.

Abb. 20: Zeitkarten für veränderte Erreichbarkeiten in Westeuropa zwischen 1991 und 2010

Zeitkarten für das Straßennetz in Westeuropa, 1991 (links) und 2010 (rechts)



Zeitkarten für das Eisenbahnnetz in Westeuropa, 1991 (links) und 2010 (rechts)



Quelle: Spiekermann/Wegener, 1993, S. 477/478

Tab. 4: Historische Reisezeitveränderungen – ausgewählte Quell-Ziel-Beziehungen

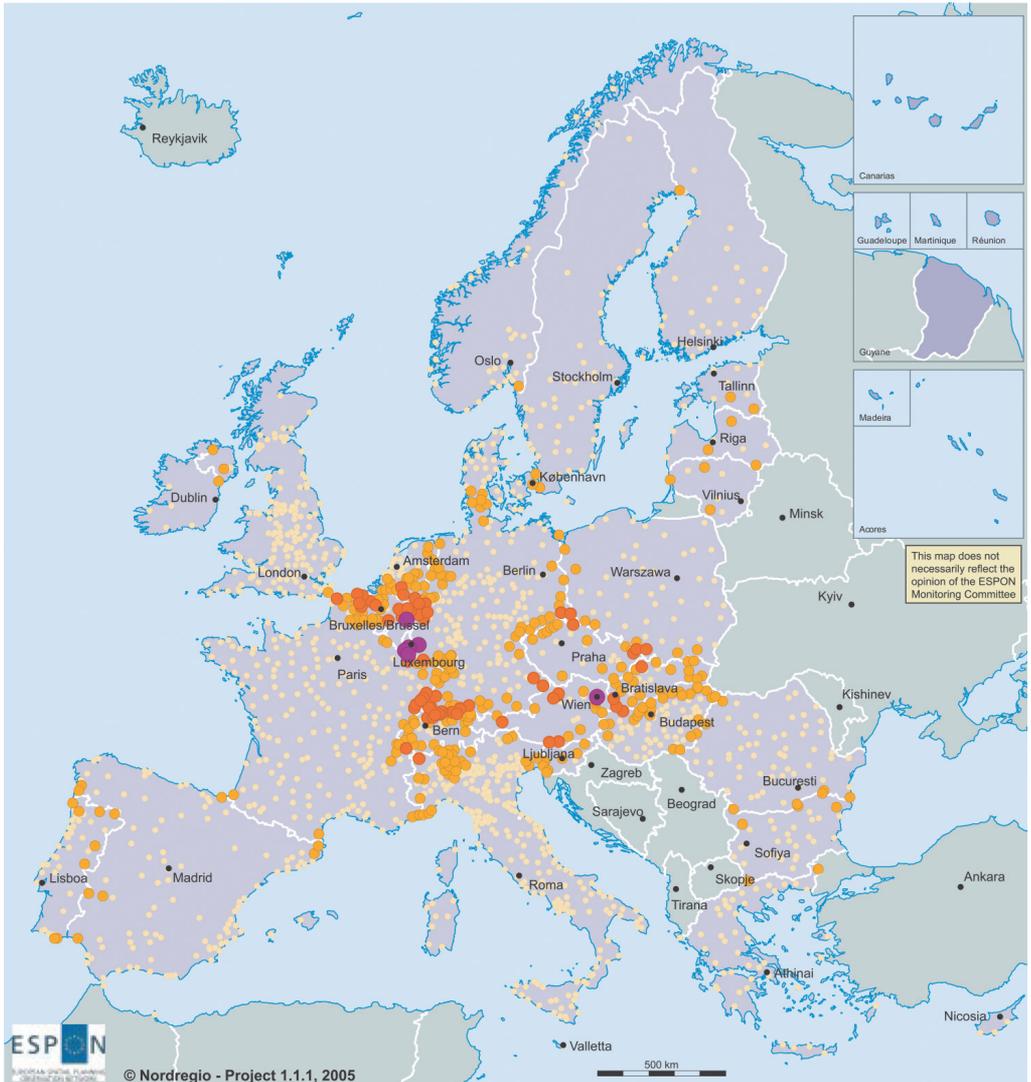
Historischer Reisezeitvergleich „Marco Polo“			
frühe Neuzeit			ca. 4 Jahre [~ 1.460 Tage]
heute: Transsib. Eisenbahn			129 Std.
Venedig – Shangris Tabis			[5 Tage, 9 Stunden]
heute: Flug			
Venedig – Frankfurt			2 Std.
Frankfurt – Peking			9.45 Std.
gesamt			~ 13.00 Std.
Reisezeitvergleich Ende 20./Anfang 21. Jahrhundert			
Aachen – Paris	1965/66	TEE/D	5.0-7.0 h
	1984/85	D/IC	5.0 h
	1995/98	D/EC	5.0 h
	2000/01	Tha	3.0 h 16 min
	2004/05	Tha	3.0 h 11 min
Aachen – Stuttgart	1965/66	D	5 h 20 min – 6 h 30 min
	1984/85	D/IC	5 h – 5 h 23 min
	1995/96	EC	4 h 30 min
	2000/01	IC	4 h 30 min
	2004/05	ICE	3 h 00 min – 3 h 17 min

Quelle: eigene Ermittlungen

Die internationale Lage-/Erreichbarkeitsqualität von Standorten – damit auch die Bedeutung eines Abbaus von Grenzwiderständen – zeigen die Abbildungen 21 bis 23. Die zum Teil dramatischen Veränderungen durch den Ausbau von Hochgeschwindigkeitsverkehren werden beispielhaft deutlich an

- der Betriebsaufnahme des Eurostar zwischen Paris und London bzw. Brüssel und London, der in Frankreich – und in Zukunft auch in weiten Teilen von Südengland – eine Ausbaugeschwindigkeit von 300 km/h hat, im Kanaltunnel von 160 km/h,
- dem Ausbau der Hochgeschwindigkeitsschienenstrecken in Frankreich, wodurch auf den Linien im Fernverkehr zum Teil in wenigen Jahren ein deutlicher modaler Shift zur Schiene (von 25% Aufkommensanteil auf knapp 50%) erreichbar war.

Abb. 21: Erreichbarkeiten von Ländern in 45-Minuten-Zeitzone im bodengebundenen Verkehr, Bezugsorte: Städte



Number of countries within 45 minutes commuting distance of a functional urban area (i.e. Potential Urban Strategic Horizons, PUSH):*

- 4 country
 - 3 countries
 - 2 countries
 - 1 countries
- } transnational PUSH

- ESPON countries
- ESPON areas not included in the analysis

© EuroGeographics Association for administrative boundaries

Origin of data: Nordregio. ESPON NUTS 5 dataset; RRG: PUSH delineation

* Vatican, San Marino, Monaco, Liechtenstein and Andorra not included

Source: ESPON database

Quelle: ESPON (Hrsg.) (2005), S. 49

Abb. 22: Verbindungsqualität im Schienenpersonenverkehr zwischen Oberzentren



Verbindungsqualität zwischen Oberzentren in Anlehnung an den RIN-Entwurf unter Berücksichtigung zu erwartender Verbesserungen durch Vorhaben gemäß Bundesverkehrswegeplan 2003

Reisegeschwindigkeit bezogen auf die Luftlinienentfernung

- Sehr gute bis gute Qualität
- Befriedigende bis ausreichende Qualität
- Mangelhafte Qualität
- Unzureichende Qualität

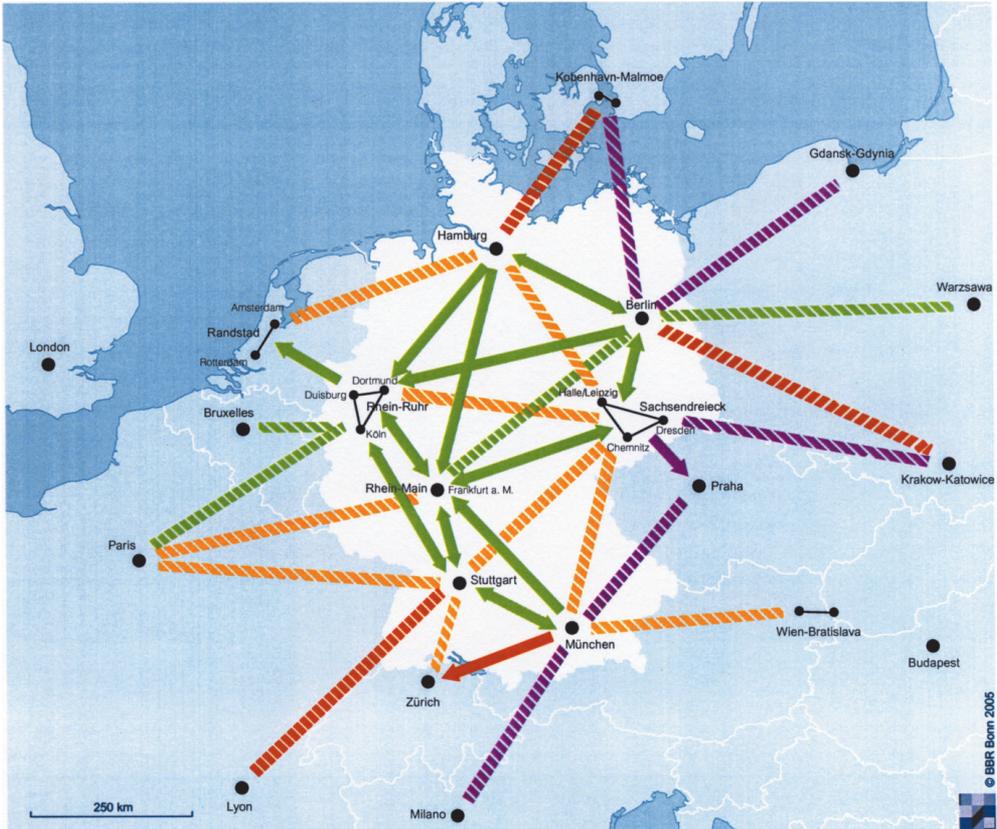
— Schienenvorhaben deren Realisierung bis 2015 vorgesehen ist, Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs sowie Internationale Vorhaben gemäß Bundesverkehrswegeplan 2003; Beschluss der Bundesregierung vom 2. Juli 2003

- Eisenbahnstrecken
- Oberzentrum

Quellen: Rahmenrichtlinie für die integrierte Netzgestaltung RIN - Entwurfssfassung mit Stand 07.10.2004, Erreichbarkeitsmodell des BBR Datenbasis: DB-Fahrlanauswertung, Stand Winter 2004/2005

Quelle: MKRO (2005)

Abb. 23: Verbindungsqualität im Schienenpersonenverkehr zwischen Metropolregionen



Verbindungsqualität zwischen Metropolregionen in Anlehnung an RIN-Entwurf unter Berücksichtigung zu erwartender Verbesserungen durch Vorhaben gemäß Bundesverkehrswegeplan 2003



Quellen: Rahmenrichtlinie für die integrierte Netzgestaltung RIN - Entwurfsfassung mit Stand 07.10.2004, Erreichbarkeitsmodell des BBR
Datenbasis: DB-Fahrplanauswertungen, Stand Winter 2004/2005

Quelle: MKRO (2005)

Wesentliche Grundlagen und Voraussetzungen dieser verbesserten grenzüberschreitenden Erreichbarkeiten sind somit

- der Ausbau der Hochleistungsnetze im Zuge der TEN („Transeuropäische Netze“) und die damit verbundenen sprunghaften Steigerungen der Fernreisegeschwindigkeiten,
- Verdichtungen von grenzüberschreitenden Netzverknüpfungen,
- verbesserte Abstimmungen beim Betrieb (Verkehrsmittel, Takte ...),
- Verbesserungen der rechtlichen, technischen und sozialen Interoperabilität (für Eisenbahnen beispielsweise technisch hinsichtlich Spurweiten, Stromsystemen, Sicherungssystemen).

5.3 Chancen einer Vernetzung regionaler Lebensräume

Mit dem Abbau von Grenzwiderständen gehen nicht nur Intensivierungen großräumiger internationaler Austausch- und Verkehrsbeziehungen einher. Es ergeben sich bei entsprechenden Ausgangslagen vor allem auch Chancen zur Ausdifferenzierung und Intensivierung von regionalen (grenzüberschreitenden) Funktions- und Arbeitsteilungen, Austauschbeziehungen, alltäglichen Lebensräumen der Menschen, aber auch zu interregionalen Kooperationen mit dem Ziel einer Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit der „Grenzregion“ gegenüber anderen interregionalen Zusammenschlüssen – sowohl auf nationaler Ebene als auch in grenzüberschreitenden Verbänden.

Chancen zur Verschmelzung regionaler Lebensräume der Menschen – mit entsprechenden Zunahmen der grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommen und Verkehrswände – sind grundsätzlich bei weitgehendem Entfall der Grenzen gegeben. Sie werden jedoch u. U. behindert durch beschränkte gegenseitige Sprachkompetenzen oder durch rechtliche Regelungen (z. B. Besteuerung von Grenzgängern). Sie werden verstärkt bei Existenz von

- Preis- und Kostengradienten für Wohnimmobilien,
- Gradienten der Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung (Arbeitslosigkeit, Lohngefälle, Branchengliederung der Arbeitsplätze ...),
- Gradienten des – insbesondere höher qualifizierenden – Ausbildungsmarktes (z. B. angebotene Studienfächer, Betreuungsrelationen für Studierende/Auszubildende, Studiengebühren ...),
- Preisunterschieden bei Waren oder Dienstleistungen (Treibstoffe, Kaffee ...),
- Singularitäten oder Angebots- und Qualitätsunterschieden hinsichtlich Freizeit- und/oder Naherholungsangeboten.

In diesen Fällen können vielfältige und komplexe regionale Lebensbezüge entstehen. Die zunehmend regionalen Lebens-, Aktions- und Wirtschaftsräume prägen sich dann zunehmend bi- oder sogar trinational aus.

Mit den Veränderungen der Ausgestaltung von Grenzen und deren Folgeeffekten lassen sich unterschiedliche Aspekte und Geschwindigkeiten der Anpassung von Lebensbezügen,

Funktionen, Bewusstsein oder Raumstrukturen feststellen. So sind kurzfristig Anpassungen zu erwarten hinsichtlich

- Alltagsaktivitäten (Art, Ausdifferenzierung, Häufigkeiten),
- Aktivitätenstandorten, Aktionsräumen,
- Versorgungsangeboten, Lieferbereichen,
- Verkehrsmittelnutzungen und
- Transport- bzw. Mobilitätsangeboten.

Mittelfristige Anpassungen ergeben sich möglicherweise hinsichtlich

- bevorzugten Ausbildungsorten,
- gewählten Arbeitsplatzstandorten,
- Verkehrsmittelausstattungen von Haushalten (Pkw-Besitz, Dauerkarten regionaler ÖV-Angebote ...).

Demgegenüber ergeben sich

- Anpassungen von Verkehrsinfrastrukturen,
- Veränderungen von Standortmustern und Raumstrukturen,
- Veränderungen/Anpassungen von Lebensformen und Lebensweisen
- eher langfristig.

Aus den synergetischen Effekten der Unterschiede und Spezifika der Teilräume beiderseits der Grenze können sich besondere Attraktivitäten und Konkurrenzfähigkeiten ausbilden. Zentrale Voraussetzung ist allerdings die Erhaltung und Verbesserung nicht nur der intraregionalen Erreichbarkeit, sondern auch der großräumigen interregionalen bzw. internationalen Erreichbarkeit („Anbindung“).

Letztlich bedarf es individueller, ökonomischer, verkehrsinfrastruktureller und raumstruktureller Anpassungsprozesse.

6 Chancen versus Risiken eines „grenzenlosen“ Verkehrs – Handlungserfordernisse

Chancen und Risiken sind im Grundsatz zwei Seiten einer Medaille. Vielfach sind die konkreten Ausprägungen von den spezifischen örtlichen Gegebenheiten und von den Ausgestaltungen des Abbaus von Grenzen abhängig. So werden als Chancen sowohl großräumig als auch kleinräumig grenzüberschreitend – quasi intraregional – benannt:

- verbesserte Fernerreichbarkeit,
- Ausbau und Verbesserung intraregionaler Erreichbarkeiten,
- Förderung sozialer, ökonomischer und territorialer Kohäsion durch Anbindung und Verbindung auf großräumiger wie auf regionaler Ebene,

- Stärkung von grenzüberschreitenden Netzwerken – insbesondere von Städten – mit Transfer-Effekten für das Umland,
- Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit und damit Stabilisierung von grenznahen („peripheren“) Standorten.

Verkehrlich wird auf die erweiterten Potenziale zur modalen Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel – insbesondere im Güterverkehr mit hohen („internationalen“) Transportentfernungen auf den Schienenverkehr – verwiesen.

Gleichzeitig können sich aber auch kontraproduktive Effekte ergeben mit

- reduzierter oder sogar fehlender Fernerreichbarkeit – insbesondere von Grenzregionen mit der Degeneration zu Durchgangsregionen,
- dem Verbleib in nationaler Peripherielage und verringerter nationaler Aufmerksamkeit für Grenzregionen, damit möglicherweise relativen Verschlechterungen von sozialer, ökonomischer und territorialer Kohäsion,
- einer Schwächung der endogenen Entwicklungspotenziale infolge eines „Ausblutens“ endogener Entwicklungsträger (z. B. Fernpendeln qualifizierter Arbeitskräfte, Abwanderung junger Bevölkerung und qualifizierter Arbeitskräfte, Standortverlagerung von Unternehmen),
- einer Entleerung der Peripherie und Konzentration in den Zentren, d. h. einer dominanten „Stärkung der Starken“,
- einer modalen Gefährdung der Potenziale der Schiene wegen verzögerter Öffnung des Zuganges zu Netzen und einer verzögerten Sicherstellung der notwendigen Interoperabilität.

Ein besonderer Risikokomplex ergibt sich aus den verkehrlichen Folgewirkungen wie Flächenbeanspruchungen, Flächenbelastungen, Trennwirkungen, Ressourcenbeanspruchungen und Umwelt-/Umfeldwirkungen. Dabei ist besonders zu beachten, dass in – bisher – wenig durch Verkehrstrassen zerschnittenen Grenzräumen, aber auch in Räumen in peripheren Lagen sich besonders häufig europäische Natur- und Kulturgüter erhalten haben, die nun möglicherweise durch Verkehrstrassen gefährdet sind. Ohnehin bedeuten die mit Zunahme der grenzüberschreitenden Verkehre verbundenen Verkehrsaufwände und modalen Verkehrsverlagerungen zum Straßen- und Luftverkehr steigende Verkehrsbelastungen auf Hauptkorridoren und an großräumigen Verkehrsknoten der Hochgeschwindigkeitsnetze mit entsprechenden Folgewirkungen hinsichtlich Flächenbeanspruchungen, Lärm- und Schadstoffemissionen usw. So lag 2001 der Anteil des Verkehrs am energetischen Endverbrauch der EU 15 bei 32 %. Während die resultierenden CO₂-Emissionen von Industrie, privaten Haushalten, Dienstleistungen usw. leicht rückläufig waren, sind die CO₂-Emissionen des Verkehrs zwischen 1991 und 2001 um 22 % gestiegen (vgl. Europäische Kommission/Eurostat, 2003: 130 ff.). Der Zuwachs im Straßenverkehr betrug 20 %, im Luftverkehr 53 % – bei Abnahmen im Eisenbahnverkehr (-20 %) und im Binnenschiffverkehr (-27 %).

Der zunehmende großräumige Betrachtungsfokus ist zudem mit der Gefahr verbunden, dass die „inneren“ Zwischen- und Randräume an Aufmerksamkeit verlieren. Bei der Ausgestaltung von Hochgeschwindigkeitsnetzen kann dies beispielsweise eine relative Verschlechterung der Nah-Erreichbarkeit innerhalb der großräumig hervorragend angeschlossenen Regionen oder eine Verschlechterung der Erreichbarkeit der Zwischenräume zwischen diesen Regionen bedeuten – beispielsweise durch Entfall von „Zwischenhalten“ und durch Verschlechterung „intra-regionaler“ Transportangebote.

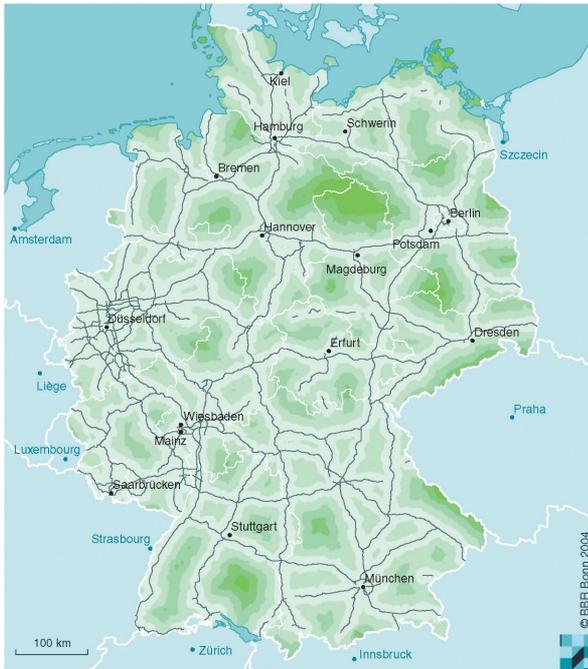
Der angestrebte Effekt eines Abbaus „kognitiver“ Grenzen wie auch „kognitiver“ Distanzen zwischen Staaten und – insbesondere in Grenzlagen – über Staatsgrenzen hinweg kann verbunden sein mit der Entstehung bzw. der Zunahme kognitiver Distanzen nach „innen“, zu zwar räumlich nahen, aber sozial oder ethnisch fremden Gegebenheiten und Bevölkerungsgruppen. Man könnte es bezeichnen als „blinden Fleck“ für den Nahraum bei sozialen Spannungen, ethnischer Fremdheit, funktionalen Mängeln oder Image-Defiziten. Ähnliche „blinde Flecken“ können für die Zwischenräume der Agglomerationen entstehen. Dies verdeutlichen Tabelle 5 und Abb. 24.

Tab. 5:
Erreichbarkeitsdefizite
der Nähe versus Erreich-
barkeitsqualitäten der
Ferne für den Bezugsort
Köln

Risiken: Erreichbarkeitsdefizite der Nähe, Erreichbarkeitsdefizite der Zwischenräume		
Ausgewählte Reisezeiten		
• Köln – München	Flugzeug	75 (+40) min
	ICE	270 min
	Pkw	315 min
• Köln – Frankfurt	ICE	75 min
	Pkw	114 min
• Köln – Aachen	ICE / Thalys	35 min
	RE	60 min
	Pkw	55 min
• Köln – Düren	S-Bahn	37 min
	Pkw	41 min
• Köln – Ratingen-Ost	S-Bahn	70 min
	Pkw	44 min
• Köln – Au (Sieg)	S-Bahn	67 min
	Pkw	72 min

Quelle: eigene Ermittlungen

Abb. 24: Risiken der Rand- und Zwischenräume – Erreichbarkeiten von Autobahnen (2004) und Fernbahnhöfen



Quelle: BBR (Hrsg.) (2005), Raumordnungsbericht 2005, S. 130 und 131

Die Polaritäten von

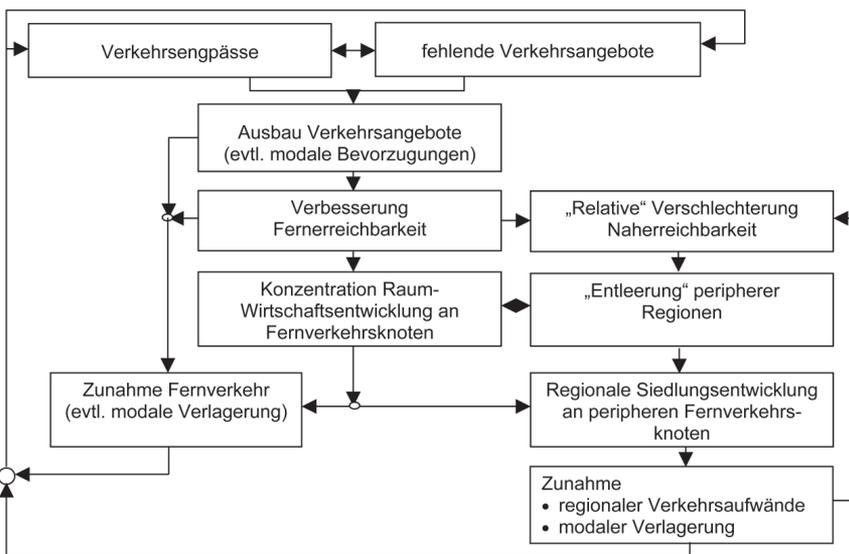
- ökonomischem und sozialem Ausgleich versus Verstärkung von Unterschieden,
- Stärkung versus Schwächung endogener Entwicklungspotenziale,
- Verbesserung der Fernerreichbarkeit versus Verschlechterung der Naherreichbarkeit,
- Stärkung/Förderung großräumiger sozialer Netzwerke versus Schwächung der Netzwerke in Nähe und Nachbarschaft (Familie, Freunde ...) und
- ganzheitlicher grenzüberschreitender Raumaneignung versus „selektiver“ Raumaneignung („Arbeitsort“ versus „Wochenendort“)

sind nicht zu negieren und benötigen sorgfältige Beobachtung.

Allerdings fehlen bisher sowohl kontinuierliche und qualifizierte Wirkungs- bzw. Entwicklungskontrollen als auch fundierte Wirkungskennnisse über langfristige, komplexe, rückkoppelnde Wirkungsbeziehungen zwischen Wirtschaftssystem, Sozialsystem, Verkehr, Umwelt und Raumstruktur.

Die Effekte eines bevorzugten bzw. ausschließlichen Ausbaus von „Netzen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs“ verdeutlicht Abbildung 25. So stellt Vickerman (2002: 66) fest: „Da der Verkehr real billiger geworden ist, verglichen mit anderem Input wie Arbeit, privates Kapital und Land, ist es effizient, sonstige Inputfaktoren durch Verkehr zu ersetzen. Folglich ergibt sich der Anreiz, die Produktion an Standorte mit niedrigen Kosten immobilier Ressourcen zu verlagern bzw. für andere Firmen ist es wirtschaftlicher, ihren Input von weiter entfernten Lieferanten zu beziehen.“

Abb. 25: Wirkungen „Ausbau Hochgeschwindigkeitsverkehr“



Quelle: eigener Entwurf

Der Hochgeschwindigkeitsverkehr macht Grenzen quasi „obsolet“ (z. B. Flugzeug) und „komprimiert“ Räume, bedeutet aber gleichzeitig die Gefahr einer Entstehung einer „inneren“ Ferne der „Zwischenräume“ infolge Verschlechterung von deren Erreichbarkeit.

Der Abbau von Grenzen hat auch – sogar überwiegend – modal verlagernde Effekte zu Gunsten

- der Fernverkehrsmittel,
- der „individualisierten“ Verkehrsmittel,
- der „Flächen erschließenden“ Verkehrsmittel,

weil durch diese schneller und leichter, d. h. mit geringeren Infrastrukturaufwendungen und Kosten, die Nutzungsoptionen erschlossen werden können (Erhöhung der „Feinmaschigkeit“ der Netze, geringere zusätzliche Anpassungserfordernisse (Recht, Organisation, Management, Technik, Fahrzeuge ...)). Dies bedeutet in der überwiegenden Zahl der Fälle eine Präferenzierung des Pkw-Verkehrs und/oder des Hochgeschwindigkeitsverkehrs (Zug, Flugzeug).

Der Abbau von „staatlichen“ Grenzen bedeutet gleichzeitig eine relative Bedeutungsveränderung von Grenzen. Grenzen können „subjektiv/kognitiv“

a) geographisch nach „innen“ wandern

(Nachbarschaft, Zwischenräume, stigmatisierte Bereiche – vor allem auch, wenn das „Fremde“ infolge von gesetzlichen Erleichterungen zuwandert und sich möglicherweise räumlich konzentriert),

b) subjektiv nach „draußen“ mitgenommen werden

(„Cocon-Effekt“ bei Fahrten in die „Fremde“ und bei Aufenthalt in der „Fremde“).

Großräumige Erweiterungen von Informations- und Kommunikationsfeldern bereiten Felder von physischen Kontakten und physischer Mobilität („Verkehr“) vor.

Es bleibt kritisch-prüfend abzuwarten, ob das Verschwinden von physischen/staatlichen Grenzen nicht die Einhaltung oder sogar die Intensivierung sozio-kultureller, kognitiver und emotionaler Grenzen bedeutet. Die „Gleichsinnigkeit“ des „Integrationsmotors“ erscheint nicht a priori garantiert.

Im regionalen „grenznahen“ Zusammenhang werden Grenzüberschreitung und grenzüberschreitender Verkehr jedoch vermehrt zur „Alltäglichkeit“. Verbleibende Unterschiede der Ausgangslagen werden eher als Potenziale genutzt, denn als Hindernisse empfunden. Dies gilt für alle Angebote des alltäglichen Lebenszusammenhangs (Wohnungen, Arbeitsplätze, touristische Angebote, Einkaufsgelegenheiten, Öffnungszeiten, Events ...).

Verkehr stellt aber auch insofern einen besonderen Risikobereich der sozialen, ökonomischen und territorialen Kohäsion dar, als bisher die nationalen wie auch die gesamteuropäischen Anstrengungen zum Ausbau der Fernverkehrsinfrastrukturen (TEN, BVWP) aufgrund der eklatanten Mittelknappheit hinter den Steigerungsraten der Verkehrszuwächse aller Verkehrsträger zurückbleiben. Konsequenz sind erhebliche Überlastungserscheinungen im Straßen-/Autobahnnetz („Staus“), im Schienennetz („Verspätungen“) und

im Luftverkehr („Verspätungen“, nicht mehr erweiterbare Start-/Landekapazitäten). Diese Überlastungserscheinungen bedeuten

- steigende, vor allem nicht mehr verlässlich kalkulierbare Reisezeitverlängerungen,
- Unzuverlässigkeiten für Termineinhaltungen – eben keine Sicherung von „just-in-time“,
- staubedingte Umwelt- und Umfeldbelastungen.

Besonders betroffen sind davon die von internationalen Verkehren (Quell-, Ziel- und Transitverkehre) belasteten Verkehrskorridore. Man könnte formulieren: „Europäische Verkehrsnetze drohen am Kohäsionserfolg zu ersticken“. Unterstützende Faktoren sind die mangelnde Anlastung „externer Kosten“, die mangelnde Konzentration der Investitionen auf europäische Hauptverbindungskorridore sowie die mangelnde Durchsetzung harmonisierter Markt- und Wettbewerbsbedingungen (vgl. Frerich 2006).

Diese Hauptkorridore tragen in ihrem städtischen wie aber auch im ländlichen Umfeld die Hauptlasten der verkehrsbedingten Umweltbelastungen. Wenn auch die spezifischen Schadstoffemissionen sowie die Gesamtschadstoffemissionen (CO, NO_x, CnHm, Pb) durch technische Vorgaben und deren Umsetzungen drastisch gesunken sind, so verbleiben

- a) in den Korridoren bzw. in den Netzknotenbereichen nahezu flächendeckende Lärmbelastungen durch alle Verkehrsmittel wie auch Feinstaubbelastungen – soweit diese verkehrsbedingt sind – sowie
- b) die global-klimatisch nicht unbedenklichen und bisher noch steigenden CO₂-Emissionen des Gesamtverkehrs, insbesondere des Straßenverkehrs.

Die Empfindlichkeit mancher Grenzregion (z.B. Pyrenäen, Alpen, Bayrischer Wald, Erzgebirge) müssen bei dem Bau von Verkehrsanlagen in den Hauptkorridoren besondere Beachtung finden. Der Ausbau der im Bau befindlichen oder geplanten Tunnelstrecken (z.B. Lötschberg- und Gotthard-Tunnel als Basistunnel) verschärfen allerdings eher die Belastungsprobleme auf den Zulaufstrecken als in den Grenzregionen.

7 Zusammenfassende Thesen

1. Wachstum des grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs ist als Voraussetzung wie auch als Folge einer (territorialen) Kohäsion vorgezeichnet und damit unvermeidlich.
2. Soll dieses Wachstum in vertretbaren Grenzen und mit vertretbaren Folgen bewältigt werden („Nachhaltigkeit“, „Ausgewogenheit“, „Bestandsfähigkeit“), so bedarf es auf europäischer Ebene
 - a) einer verbesserten Integration der relevanten Fachpolitiken (Raum-, Wirtschafts-, Sozial-, Technik-, Umwelt- und Verkehrspolitik; EUREK, TEN, FFN, Umweltrichtlinien, Strukturfonds ...),
 - b) einer verstärkten Integration von Zeitaspekten in die Verkehrspolitik und in die Raumentwicklungsvorstellungen (Ausgestaltung einer „Raum-Zeit-Politik“),

- c) einer Nutzung der „Chance der großen Entfernungen“ für vergleichsweise umweltverträgliche Verkehrsmittel – insbesondere im Güterverkehr (Eisenbahn, Kombiniertes Ladungsverkehr KLV, Short-Sea-Schiffverkehr),
 - d) konsequenter, jedoch abgewogener Ansätze zur Internalisierung der „externen“ Kosten des Verkehrs (Standorteffekte, modale Effekte, Umwelteffekte ...).
3. Es sind integrierte verkehrs-/mobilitätspolitische Strategien zu entwickeln und zu verfolgen: Infrastruktur, Betrieb, Management, Organisation, Lenkung, Recht, finanzielle Anreize, Information, Beratung ...
4. Ein konsequenter Ausbau der Hauptachsen der Verkehrsträger – insbesondere in Mittel- und Osteuropa sowie an den natürlichen Hindernissen (Gebirge, Flüsse, Meerengen) – ist unverzichtbar. Der Ausbau ist gleichermaßen unverzichtbar zu flankieren durch die konsequente Öffnung der Netze und die Durchsetzung der Interoperabilität (insbesondere im Schienenverkehr).
5. Der Ausbau der Hauptachsen muss konsequent flankiert werden durch regionale Erschließungen und Anbindungen – insbesondere der Grensräume und der Zwischenräume.
6. Die belastenden und beeinträchtigenden Wirkungen des Verkehrs sind insbesondere auch auf den Hauptachsen durch Ausschöpfung
- a) der technischen Potenziale zur Emissionsminderung und des Immissionsschutzes,
 - b) der Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung im Verkehr („Lenkung“),
 - c) der modalen Verkehrsverlagerungspotenziale,
 - d) der Potenziale zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsaufwandsminderung zu begrenzen.
7. Verkehrspolitische und verkehrsplanerische Handlungsansätze umfassen notwendigerweise folgende Bausteine:
- a) Verkehrsinfrastrukturfinanzierung für
 - Fernverkehre (insbesondere in Bezug auf Mittel- und Osteuropa),
 - grenzüberschreitende Regionalverkehre,
 - fernverkehrsgeeignete Innovationen (z. B. kombinierter Ladungsverkehr),
 - b) Vernetzung und „Abschichtung“ der Erschließungs- und Geschwindigkeitsebenen – beispielsweise im Schienenverkehr: Hochgeschwindigkeitsverkehr (ICE, TGV), interregionaler Verkehr (IC/IR), Regionalverkehr (RE/RB, S-Bahn) – zur Vermeidung struktureller Benachteiligungen von Nahräumen oder Zwischenräumen,
 - c) Sicherung/Förderung und Durchsetzung der Interoperabilität (Technik, Recht, Sozialvorschriften, Zugangsregelungen; z. B. European Train Control System ETCS),

- d) Marktöffnung, Harmonisierung der Verkehrsmarktregelungen und deren Durchsetzung, Anpassung von Organisationsformen (Grad der Privatisierung, Grad und Form der Trennung von Netz und Betrieb),
- e) Harmonisierung der Durchsetzung von verkehrsrelevanten Umwelt-Richtlinien der EU.
8. Im Hinblick auf die Chancen zur modalen Verlagerung der „europaweiten“ Fernverkehre auf die Schiene sind kontraproduktive Entwicklungen zu beschränken oder zu vermeiden (z. B. 60t-Lkw, Einsatz von „street-trains“, Verzicht auf Kerosinbesteuerung).
 9. Flankierend sind regionale Entwicklungsprogramme zur Förderung der Nähe auszugestalten, um den Transfer aus den Zentren in die jeweiligen umgebenden Regionen zu sichern und zu stützen.
 10. Die tatsächlichen Wirkungen auf die territoriale Kohäsion sind begleitend zu kontrollieren, um potenzielle unerwünschte Effekte der Konzentration auf die Zentren und die Metropolräume sowie der unerwünschten Schwächung der Peripherie zu identifizieren und zu vermeiden.
 11. Der „grenzenlose“ Verkehr mit „grenzenlosem“ Verkehrswachstum in Europa steht unter der Erwartung, dass Anforderungen der sozialen, ökonomischen und räumlichen Kohäsion in Europa verbessert erfüllt werden können. Zum Teil ergeben sich aber Konflikte mit den Anforderungen der ökologischen Nachhaltigkeit der Raum- und Verkehrsentwicklung in Europa. Dies gilt insbesondere für „Grenzräume“, die aufgrund ihrer innerstaatlichen peripheren Lage eher weniger durch Verkehrsinfrastrukturen durchschnitten sind und weniger Verkehrsbelastungen sowie weniger verkehrsbedingte Emissionen aufweisen.

Aber auch unter den sozialen und ökonomischen Aspekten sind Effizienz, Raumgerechtigkeit und Nachhaltigkeit eines „grenzenlosen“ Verkehrs nicht „automatisch“ gesichert. Folgen für Lebenssituationen, Wirtschaft, Umwelt und vor allem hinsichtlich „neuer“ räumlicher Disparitäten müssen vielmehr kontinuierlich kontrolliert und gegebenenfalls beseitigt werden.

12. Grenzen werden teilweise in den Köpfen bestehen bleiben, sich aber möglicherweise verlagern, neu bilden und ursprüngliche staatliche Grenzen überspringen. Sie müssen in gewissem Grade bestehen bleiben, da sie konstitutiv sind für
 - Identifikation,
 - Identitätsbildung und
 - Ortsbindung bzw. (zeitweises) Heimatempfinden.

Dabei ist aber die Entstehung kontraproduktiver „innerer“ sozialer und ethnischer Grenzen zu vermeiden.

Literatur

- BMVBW Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (2004): Verkehr in Zahlen 2004/2005. 22. Jg., erw. Ausgabe. Hamburg.
- BRO – Vught adviseurs in ruimtelijke ordening economie en milieu (2005): Monitor (EU-)regiogrensoverschrijdend koopgedrag Zuid-Limburg e.o., O-meting, 2004.
- Bröcker, Johannes; Kretschmer, Uta; Schürmann, Carsten; Spiekermann, Klaus; Stelder, Dirk; Wegener, Michael (2002): The IASON. Common Spatial Data Base. Institut für Raumplanung, Universität Dortmund (Hrsg.), Bericht 55 aus dem Institut für Raumplanung. Dortmund.
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2005): Raumordnungsbericht 2005. Bonn.
- ESPON (2005): In search of territorial potentials. Midterm results by spring 2005. ESPON. Luxemburg (ISBN 2-9599669-1-0).
- Europäische Kommission (Hrsg.) (1999): EUREK Europäisches Raumentwicklungskonzept – Auf dem Weg zu einer räumlich ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung der Europäischen Union. Luxemburg.
- Europäische Kommission/eurostat (Hrsg.) (2003): Panorama des Verkehrs – Statistischer Überblick des Verkehrs in der Europäischen Union, Teil 1 und Teil 2. Luxemburg.
- Frerich, Johannes (2005): Beitrag zu Podium 1 „Grenzenloser Verkehr im zusammenwachsenden Europa?“ bei der Wissenschaftlichen Plenarsitzung der ARL am 16./17. Juni 2005 in Ravensburg.
- Hesse, Markus (2006): Einführung in das Podium 2 „Verkehr an Grenzen – Beispiele aus Räumen beiderseits der Grenzen Deutschlands“ in diesem Band.
- ITP Intraplan Consult GmbH / Ifo Institut für Wirtschaftsforschung / BVU Beratergruppe Verkehr und Umwelt / Planco Consulting GmbH: Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung (2001). München/Freiburg/Essen, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
- Informelles EU-Ministertreffen zum Thema territorialer Zusammenhalt: Schlussfolgerungen des Vorsitzes, Rotterdam, 29. November 2004.
- Meyers Enzyklopädisches Lexikon Bd. 10 (1974). Mannheim, Wien, Zürich.
- Ministerkonferenz für Raumordnung MKRO (2005): Entscheidung der 32. Ministerkonferenz für Raumordnung „Raumordnerische Anforderungen an den Schienenpersonenfernverkehr“, 28.04.2005, Berlin.
- Scholl, B. (2006): Einführung in das Podium 1: „Grenzenloser Verkehr im zusammenwachsenden Europa?“ in diesem Band.
- Spiekermann, Klaus; Wegener Michael (1993): Zeitkarten für die Raumplanung. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 7, 1993, S. 459-487.
- Vickerman, Roger (2003): EU-Erweiterung und Verkehrsinfrastruktur. In: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft DVWG (Hrsg.) (2003): 1. Europäischer Verkehrskongress „Verkehrspolitische und verkehrswirtschaftliche Strategien der EU-Erweiterung“. Tagungsband. Berlin.
- Wegener, Michael (2004): Beschleunigung, Erreichbarkeit und Raumgerechtigkeit. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Raum-Zeit-Planung. 9. Konferenz für Planerinnen und Planer NRW, 5. November 2003. Essen, S. 26-34.
- Zumkeller, Dirk; Manz, Wilko; Last, Jörg; Chlond, Bastian (unveröff.) (2005): Entwurf des Schlussberichts „Die intermodale Vernetzung von Personenverkehrsmitteln unter Berücksichtigung der Nutzerbedürfnisse (INVERMO)“, gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung im Programm „Mobilität und Verkehr verstehen“. Karlsruhe.

Podium 1

Grenzenloser Verkehr
im zusammenwachsenden
Europa?

Einführung in das Podium 1

Grenzenloser Verkehr im zusammenwachsenden Europa?

In der Mitte von Europa gelegen, ist Deutschland ein Transitland par excellence. Ein reibungsloses Verkehrsgeschehen ist für die Konkurrenzfähigkeit des Landes und seiner Regionen von strategischer Bedeutung. Funktionierende, ausreichend leistungsfähige, berechenbare und verlässliche Verkehrsinfrastrukturen spielen dabei die zentrale Rolle. Sie sichern die Erschließung, sorgen für Spielräume in der Mobilität, der inneren Vernetzung und der Verbindung von Deutschland mit seinen europäischen Nachbarn.

Für Deutschland eröffnet das zusammenwachsende Europa vielfältige und interessante Perspektiven grenzüberschreitender Zusammenarbeit – gerade auch in der Raumentwicklung. Je weiter Europa zusammenwächst, desto mehr sind Vorstellungen über das Verkehrsgeschehen und über den zukünftigen Betrieb der Verkehrssysteme untrennbar mit der nachhaltigen Entwicklung des Raumes und den dabei zu treffenden Entscheidungen verbunden. Verkehrs- und Raumbetrieb sind zwei Seiten derselben Medaille. Erst vor dem Hintergrund von Vorstellungen des Betriebes von Infrastrukturen kann die Sinnfälligkeit von Investitionen beurteilt werden.

Mit dem Titel des Podiums „Grenzenloser Verkehr im zusammenwachsenden Europa?“ eröffnen sich in diesem Spannungsfeld zwei Dimensionen, eine quantitative und eine qualitative. Beide Dimensionen formulieren wichtige Anforderungen an die sachzuständigen Akteure und sind eng mit zukünftigen Aufgaben der Raumentwicklung verbunden.

Bei der quantitativen Dimension grenzenlosen Verkehrs im zusammenwachsenden Europa sind Fragen der zukünftigen mengenmäßigen Verkehrsentwicklung angesprochen. Wie wird sich das Verkehrsgeschehen auf Straße und Schiene, auf dem Wasser und in der Luft entwickeln? Einerseits nahmen die Verkehrsleistungen in den einzelnen Segmenten in den vergangenen Jahrzehnten, mit einzelnen Unterbrüchen und Verlagerungen zwischen den Verkehrsträgern, in Deutschland stark zu. Dies erforderte einen kapazitiven Ausbau der maßgebenden Infrastrukturen. Andererseits ist in Deutschland und in Teilen Europas mit demographischen Entwicklungen zu rechnen, die für viele Regionen zu einem Rückgang der Einwohner und der wirtschaftlichen Binnendynamik führen können. Viele sehen im zusammenwachsenden Europa Impulse für einen verstärkten Austausch von Menschen und Gütern und als notwendige Folge beträchtliche Investitionen in den Transitkorridoren und Grenzgebieten. Andere meinen, dass mit der vielfach vorhandenen Doppelung von Infrastrukturen diesseits und jenseits der Grenzen noch erhebliches Potenzial für grenzüberschreitende Entwicklung oder sogar zum Rückbau einzelner Infrastrukturen bestehen könnte. Angesichts der Ungewissheiten der wirtschaftlichen und raumstrukturellen Entwicklung stellen sich im Spannungsfeld von Wachstum und Schrumpfung außerordentlich bedeutsame Fragen für zukünftige Investitionen in den Verkehrsbereich und den intelligenten Betrieb der Systeme.

Die qualitative Dimension grenzenlosen Verkehrs eröffnet interessante Perspektiven. Der Wegfall von Schranken, operationellen und technischen Hemmnissen verspricht einen reibungsloseren Ablauf des Verkehrsgeschehens. Die Verlagerung, zumindest des erwarteten Verkehrszuwachses, von der Straße auf die Schiene könnte Grenzümgebungen und Transitkorridore partiell entlasten und zur Verbesserung der Lebensqualität dort lebender und arbeitender Menschen beitragen. Insgesamt würden die Spielräume für Mobilität zunehmen und grenzüberschreitende Wirtschaftsräume eine neue Dynamik entfalten. Diese Entwicklung würde begleitet und stimuliert vom verstärkten Einsatz interoperabler europäischer Verkehrssysteme und Netzwerke, besonders auf der Schiene. Gleichzeitig würden damit grenzüberschreitende, regionale und, wo möglich und sinnvoll, metropolitane Verkehrssysteme aufgebaut und weiterentwickelt. Ehemalige Grenzregionen würden damit ihr kritisches Potenzial vergrößern und Gegengewichte zu den Zentren im Landesinneren schaffen. Die Siedlungsentwicklung und das Flächenmanagement würden darauf ausgerichtet. Grenzregionen übernehmen für andere Landesteile eine Pionierrolle im Selbstverständnis und der Zusammenarbeit über fachliche, organisatorische und politisch gezogene Grenzen. Das meinen die einen.

Die anderen führen ins Feld, dass seit jeher Verkehrssysteme von den Landesgrenzen nach innen entwickelt wurden. Politische und kulturelle Unterschiede seien in vielen Fällen zu groß, um rasch zu tragbaren gemeinsamen Entwicklungen zu kommen. Unterschiedliche Mechanismen der Finanzierung, planerischer Verfahren und Instrumente und vor allem auch der rechtlichen Grundlagen erschweren eine problembezogene Zusammenarbeit. Die fehlende oder zu träge länderübergreifende Zusammenarbeit und Abstimmung führe im Gegenteil dazu, dass Grenzümgebungen zu Problemgebieten im zusammenwachsenden Europa würden. Nicht ausreichende Leistungsfähigkeiten auf den Transitkorridoren insbesondere in den grenznahen Gebieten führten zur Verschlechterung der Erschließungsqualität und zu abnehmender Wirtschaftskraft. Insbesondere sei, wegen der Zunahme der Transitverkehre, mit Verdrängungsprozessen des Regionalverkehrs auf Schiene und Straße zu rechnen. Die Abstimmung der Raumentwicklung auf die Verkehrsentwicklung und umgekehrt bleibe eine Fiktion vor dem Hintergrund der jeweils stärkeren eigenen Interessen von Ländern und Regionen.

Wer von grenzüberschreitendem Verkehr hört, denkt aber häufig nur an die Verkehre zwischen großen Metropolen oder über lange Strecken. Die Hochgeschwindigkeitsbahnen wie die Güterverkehre von den Nordseehäfen nach Italien sind dafür Beispiele. Auch die Diskussionen zu den europäischen Metropolräumen zeigen bei näherem Hinsehen, dass es eigentlich um eine Stärkung der Metropolen und weniger um eine Förderung des Netzwerkes über Grenzen hinweg geht. Ja es besteht sogar die Gefahr, dass regionale Netzwerke durch zunehmende großräumige Transitverkehre geschädigt werden.

Übersehen wird dabei die Bedeutung der regionalen Netzwerke quer über Grenzen, z.B. von Basel bis Bregenz oder von Genf die Rhône hinunter. Erkenntnisse mit hoher Glaubwürdigkeit betreffen die Größe der regionalen Kontaktbereiche namentlich für die sogenannten „Spitzenaktivitäten“ in Wirtschaft, Forschung, Technik, Ausbildung und Kultur, und zugleich die Bedeutung der lokalen Verankerung der Menschen im Getümmel der Veränderungen. Geschickt angelegte und betriebene Verkehrssysteme können dazu einen

wesentlichen Beitrag leisten und die Grensräume und dahinter liegende Länder stärken. Es müsste deshalb eigentlich im Interesse der beteiligten Länder sein, Raum- und Verkehrsentwicklung in den Grenzregionen in besonderer Weise zu fördern. Der Alltag zeigt, dass zwar viele Tagungen und Forschungsprogramme in diesen Gebieten durchgeführt werden, physische Investitionen oft genug aber ausbleiben. Dies hängt manchmal auch damit zusammen, dass Planen und Realisieren in Grensräumen, über Sprach-, Fach- und Organisationsgrenzen, komplizierter ist. Deshalb erfolgt häufig der Ruf nach Angleichung oder Harmonisierung von Gesetzen, Verfahren und Instrumenten. Zeit und Energie sollten meiner Auffassung nach aber auf das Lösen realer Aufgaben konzentriert werden.

Beispiele zeigen, dass durch beharrliche Zusammenarbeit große Erfolge erzielt werden können, beispielsweise im deutsch-französisch-schweizerischen oder im deutsch-holländischen Grenzraum.

Die Arbeit in den Grensräumen gleicht oftmals einem Labor, in dem viel probiert werden kann und muss, bis Lösungen möglich werden. Damit steht aber auch ein enormes Erfahrungspotenzial zur Verfügung, das auch im Binnenland genutzt werden kann. Arbeiten über Grenzen ist gewiss schwieriger, es eröffnet aber auch größere Spielräume im beiderseitigen oder sogar mehrseitigen Nutzen.

Es könnte sich lohnen, die Anstrengungen in diesem Bereich erheblich zu verstärken. Durch positive Beispiele und pragmatische Lösungen in den Grensräumen wird im Alltag sichtbar, ob Europa funktioniert. In Zeiten großer Skepsis gegenüber den europäischen Institutionen fernab der eigenen Anschauung kann das Verhältnis zwischen Nationen stabilisiert und befördert werden. Grenzüberschreitende Raum- und Verkehrsentwicklung kann dazu wertvolle Beiträge leisten. Die Veranstaltung in Ravensburg soll dazu Anregung und Impulse vermitteln.

Evelyn Gustedt

Diskussionsbericht: Grenzenloser Verkehr im zusammenwachsenden Europa?

Die Moderation des Podiums oblag Prof. Dr. Bernd Scholl (Universität Fridericiana Karlsruhe); Diskutanten waren Prof. Dr. Johannes Frerich (Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität, Bonn), Dr. Stefan Köhler (Verbandsdirektor, Regionalverband Bodensee-Oberschwaben, Präsident der CIPRA Deutschland e.V.), Hans Peter Vetsch (Alp Transit Gotthard AG, Luzern) sowie einer der beiden Preisträger des Werner-Ernst-Preises 2005, Dipl.-Wirtschaftsingenieur David Schmedding.

Neben quantitativen Aspekten eines grenzenlosen Verkehrs, die sich auf Investitionen in Verkehrsinfrastruktur und deren Verteilung im Raum bezogen, wurden in den Impulsstatements und der Diskussion auch qualitative Aspekte beleuchtet. Diese waren beispielsweise ausgerichtet auf die Frage, ob Grenzräume bei Wegfall der Grenzen neue dynamische Entwicklungspotenziale entfalten können. Zwar wurde dies bestätigt, gleichwohl wurde verdeutlicht, dass dazu eine Reihe von Rahmenbedingungen stimmen müssten und der bloße Wegfall von Grenzformalitäten allein keine Zauberformel sei.

Gegenüber den Investitionen in Metropolregionen dürfe der Auf- und Ausbau vornehmlich von Bahnverkehrsnetzen mit dem Ziel der Anbindung von Hinter- und „Zwischenland“ – also zwischen den noch (oder wegen Rückbau schon wieder) relativ unverbundenen Räumen – nicht vernachlässigt werden. Ohne ein Mindestmaß an Quantitäten – also mehr Verbindungen – würden auch qualitative Verbesserungen einzelner, vornehmlich in den Ballungsräumen liegender Trassen nicht den gewünschten regionalen Entwicklungserfolg bringen. Die aktuelle Verkehrspolitik der EU mit einer Ausrichtung auf schnelle Verkehrsstrassen zwischen den Metropolregionen sei in dieser Hinsicht eher als kontraproduktiv zu bezeichnen. (Ein nicht unerheblicher Anteil der Referenten und Zuhörer hatte sich bei der Anreise und – wie später deutlich wurde – auch bei der Abreise genauestens davon überzeugen dürfen und war zwangsweise in den Genuss eines nicht berechenbaren, unverlässlichen Transportangebotes der DB-AG zum Tagungsort gekommen.)

Man müsse sich bewusst machen, dass der globale Wettbewerb zu Kostendumping führen würde. Der Zustand der Trassen hätte darunter schon seit Langem zu leiden. Dem müsse entgegengewirkt werden. Schließlich seien die Trassen das A und O eines im globalen Wettbewerb funktionierenden Bahnsystems. Insbesondere grundlegende Bauwerke, ein Faktor, der in der Schweiz aufgrund der Topographie eine noch erheblichere Rolle spiele als in Deutschland, seien keine rückzahlbaren Güter. Es sei illusorisch zu glauben, dass die dafür verauslagten Mittel wieder erwirtschaftet werden könnten. Andere politische Ziele würde dem entgegenstehen, darunter durchaus auch solche, die wiederum wirtschaftlichen Hintergrund hätten, wie Sicherheit der Verkehrsträger, ihre Interoperabilität oder auch die Geschwindigkeit, die man im Sinne der Wirtschaftlichkeit immer noch zu steigern wünsche.

Um eine bessere Verbindung der europäischen Bahnsysteme zeitlich, strukturell und systemisch zu erreichen, sei beispielsweise die Einführung eines einheitlichen Zugkontrollsystems in Europa (ETCS – European Train Control System) nicht nur wünschenswert, sondern auch notwendig. Sowohl im Personen- wie im Güterverkehr auf der Schiene sei dies eine Voraussetzung für ein über die Grenzen getaktetes System, das allerdings entgegen der Prämisse der Deutschen Bahn AG nicht der Losung folgen sollte „So schnell wie möglich (und ob Sie die Anschlusszüge in den ländlichen Raum hinein erreichen, interessiert uns nicht mehr)“, sondern das Motto müsse heißen: „So schnell wie nötig“!

Ein Taktsystem, das die Grenzen überschreiten soll, erfordere gleichsam eine gemeinsame frühzeitige Trassenplanung. In der BRD sei allerdings nicht erkennbar, dass die dafür notwendige Strategie, im Sinne eines Entscheidungen leitenden Rahmens, die als Voraussetzung für ein Taktsystem gelte, vorhanden sei oder auch nur angedacht werde. Die Vernachlässigung einer frühzeitigen grenzüberschreitenden Abstimmung könne zur Folge haben, dass gerade der Schienennahverkehr im Hinblick auf Kapazitäten und Qualitäten vernachlässigt würde und daraus wiederum erhöhte Straßenbelastungen mit negativen Konsequenzen für die Qualität der regionalen Anbindung und Erschließung resultieren würden.

Einigkeit bestand in der Ansicht, dass für die Konkurrenzfähigkeit eines Landes und seiner Regionen das Verkehrsgeschehen ein strategisch bedeutsamer Bereich sei. Die Tatsache, dass Verkehrsgeschehen und Raumentwicklung zwei Seiten derselben Medaille sind, verlange nach viel engerer Kooperation zwischen Verkehrsplanern und Raumplanern einerseits sowie zwischen benachbarten Staaten andererseits, als es bisher der Fall war, so das Resümee der Podiumsdiskussion.

Teil 2

Verkehr an Grenzen!

Der Grenzraum als klassisches Feld von Chancen und Konflikten

- 1 Vorbemerkung
 - 2 Materielle und immaterielle Grenzen
 - 3 Grenzöffnung und Irreversibilität von Veränderungen
 - 4 Fremdheit und Grenze: menschliche Bedürfnisse
 - 5 Szenario „Grenzsystem“: Psychologische Lage, Art der Grenze und Dynamik des Grenzgeschehens
 - 6 Einige Folgerungen
- Literatur

1 Vorbemerkung

Dieser Beitrag ist nicht nur der eines Wissenschaftlers, der sich theoretisch zu einem Thema äußert. Ich bin selbst ein Kind des Grenzraums. Aufgewachsen bin ich in Meeder im Coburger Land, zu einer Zeit, als es von drei Seiten von der kaum durchdringbaren deutsch-deutschen Grenze umgeben war (Abb. 1). Dies führte zu einer sehr beschaulichen Jugend, denn in diese Gegend kam niemand zufällig, es gab keine Durchreisenden. Ich hatte aber auch nie das Gefühl, am Nabel der Welt zu sitzen.

Abb. 1:
Das Coburger Land. Schematische Darstellung des früheren Grenzverlaufs



2 Materielle und immaterielle Grenzen

Ich selbst bin kein Raumplaner und gehe daher zunächst vom Alltagsverständnis des Begriffs GRENZE aus. Das ist schon kompliziert genug. Wir haben hier zunächst die *physikalische Grenze*, den Zaun, die Mauer, die Wand, den Fluss. Sie verhindern alle die freie Bewegung materieller Objekte. Neben dieser physikalischen, gegenständlichen Grenze gibt es aber auch noch die *symbolische Grenze*, zum Beispiel die zwischen Staaten in Form von Fahnen, Grenzhäuschen und uniformierter Präsenz. Solche symbolischen Grenzen existieren für Menschen in vielen Umgebungen. Man denke an die Linie am Bahnsteig, hinter die man zurücktreten soll, die Grenze zwischen Bühne und Publikum und die, die durch das Schild „Eintritt verboten“ gezogen wird. Diese symbolische Grenze hindert uns nicht materiell am Handeln, vielmehr steht sie im Zusammenhang mit dem letzten Typ, der hier angeführt werden soll, der *Grenze im Kopf*. Diese kann ganz unbewusst sein: Wir halten uns z. B. auf einer Landstraße ohne nachzudenken daran, nicht über die Mittellinie zu fahren. Die Grenze im Kopf kann aber auch zu einer bewussten Zurückhaltung führen. Obwohl jemand aus der DDR entfliehen will, verzichtet er dennoch ganz bewusst darauf, den gefährlichen und illegalen Grenzübertritt zu wagen und kommt nicht einmal in die Nähe der physikalischen Grenze. Diese Grenze im Kopf muss übrigens keine Referenz in der wirklichen Welt haben. Sie kann auch ein Denkverbot oder Tabu sein, das mit keinem Gegenstand in der Realität zu tun hat, sondern nur mit der Weiterentwicklung unserer Ideen. So gesehen kann auch der Grenzraum – der Bereich direkt diesseits und jenseits der Grenze – materiell, symbolisch oder bezogen auf ein Kontinuum möglicher Gedanken aufgefasst werden.

3 Grenzöffnung und Irreversibilität von Veränderungen

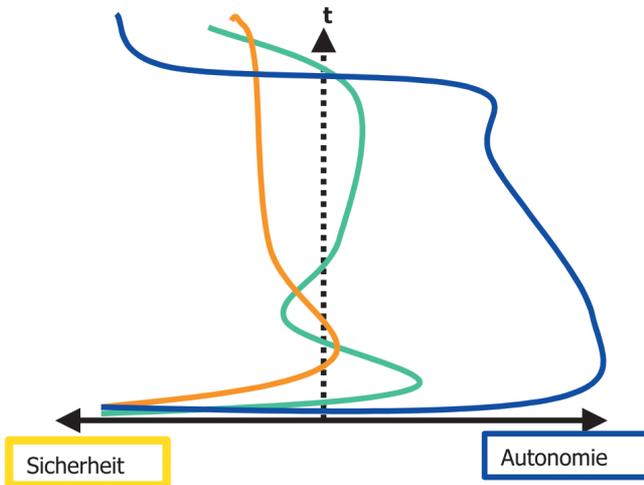
Die wichtigste Veränderung, die es bei einer Grenze geben kann, ist ihre Öffnung, oder allgemeiner gesprochen, die Veränderung ihrer Durchlässigkeit. In der Physik gilt meist, dass eine Aufhebung von Grenzen zu einer Angleichung der Verhältnisse auf beiden Seiten führt (Stoffkonzentration, Temperatur u. a.). Im Sinne der Thermodynamik sind Grenzöffnungen im Prinzip irreversibel, d. h. der vorherige Zustand eines Ungleichgewichts stellt sich von selbst nicht wieder her. Ungleichgewichte können vielmehr nur durch aktive und energieaufwendige Prozesse wieder hergestellt werden. In vielen Köpfen hat sich festgesetzt, dass sich soziale und ökonomische Systeme im Prinzip genauso verhalten. Ich will diese Analogie zur Physik die „primitiv thermodynamische“ Hypothese nennen. Eine Grenzöffnung zwischen zwei Staaten oder anderen geschlossenen sozialen Systemen (als Beseitigung von physikalischen, juristischen und verhaltensbezogenen Hindernissen) würde demnach ganz von selbst zu einer Angleichung der Lebensverhältnisse auf beiden Seiten führen. Ich will im Weiteren ausführen, dass diese Analogie zwar sinnfällig ist, aber nicht automatisch richtig. Dies liegt u. a. daran, dass Menschen sich nicht wie Elementarteilchen oder Moleküle verhalten. Daher sollen nun einige ganz grundlegende motivationspsychologische Mechanismen im Zusammenhang mit Grenzen vorgestellt werden. Daraus werden Annahmen für ein ganz einfaches Szenario der Dynamik des menschlichen Handelns im Grenzraum abgeleitet. Dieses Szenario zeigt potenzielle Konsequenzen aus diesen Annahmen für die Entwicklung im Grenzraum insgesamt.

4 Fremdheit und Grenze: menschliche Bedürfnisse

Die *positive* psychische Funktion der Grenze ist die des Schutzes. Sie erhöht das Gefühl der Sicherheit. Wer sich mit Wall, Mauer und Zaun umgibt, verhindert eindringende Gefahren dadurch, dass er entweder sich selbst eingrenzt (z. B. bei einem Schutzwall) oder die Gefahren (z. B. beim Gefängnis). Gleichzeitig engt die Grenze unsere eigene Bewegungsfreiheit ein und somit unsere Autonomie, das ist ihre *negative* psychische Funktion. In diesem Kontext kann die Grenze auch zu einer Herausforderung werden, entweder sie zu überschreiten oder sie abzuschaffen.

Menschen haben sowohl ein Autonomie- als auch ein Sicherheitsbedürfnis (vgl. z. B. Bischof 1985). Diese Bedürfnisse erzeugen normalerweise antagonistische Handlungserfordernisse, denn wer autonom sein will, muss im Regelfall auch für sich selbst sorgen, und Fürsorglichkeit anderer schützt uns zwar, macht uns aber von ihnen abhängig. Das Ausmaß an Bedürfnis nach Sicherheit und Autonomie wechselt im Laufe der menschlichen Entwicklung. Die individuellen Verläufe ähneln sich, sind aber bei den Menschen verschieden stark ausgeprägt (Abb. 2). Das Sicherheitsbedürfnis ist beim Säugling natürlich maximal, nimmt jedoch zugunsten des Strebens nach Autonomie ab, mit einem maximalen Ausschlag in der Pubertät. Im weiteren Heranwachsen pendeln sich die beiden Bedürfnisse auf ein individuell spezifisches Maß ein. Im hohen Alter nimmt das Sicherheitsbedürfnis wieder zu.

Abb. 2: Mögliche lebenslange Verläufe hinsichtlich der Motive „Autonomie“ und „Sicherheit“



Dem Bedürfnispaar Sicherheit/Autonomie im sozialen Kontext entspricht das mehr oder minder starke Bedürfnis nach Umweltkontrolle auf der individuellen Ebene (Österreich 1981). Das bedeutet, dass Menschen das Bedürfnis haben, ihre Umgebung in ihrem Sinne zu beeinflussen (= Kontrolle ausüben). Dafür ist Wissenserwerb notwendig. Hier steht einer von Neugier und Erkenntnisstreben gekennzeichneten Verhaltenstendenz zum Wissens-

erwerb und zur Suche nach immer neuen Herausforderungen eine Verhaltenstendenz antagonistisch gegenüber, Erkenntnissicherheit dadurch zu gewinnen, dass man sich auf vorhandenes Wissen verlässt, dieses detailliert und sich auf solche Handlungsbereiche beschränkt, die mit diesem Wissen kontrollierbar sind (von der Weth 1990). Man kann annehmen, dass Autonomie- und Kontrollstreben korrelieren (Flammer 1990). Man kann auch annehmen, dass das Streben nach Autonomie und Kontrolle bei hinreichenden Fähigkeiten zu Lernprozessen und erweiterter Kompetenz führt.

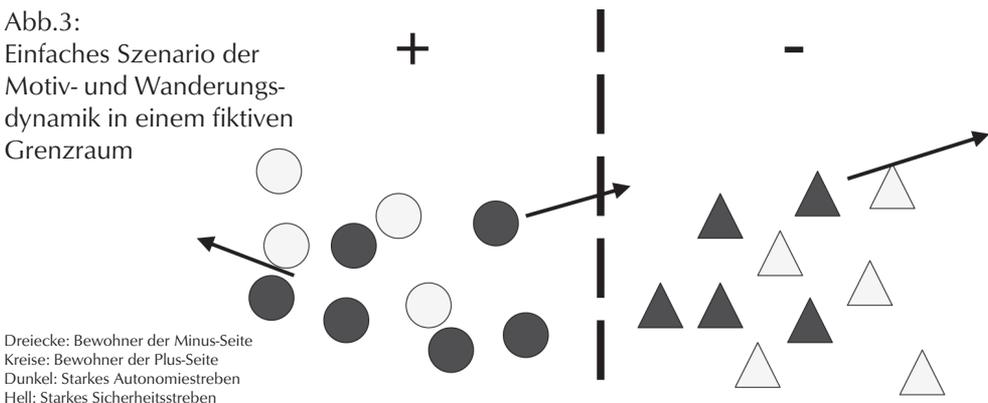
Falls innerhalb geschlossener Grenzen berechenbare Verhältnisse herrschen, unterstützen sie diejenigen, die nach Sicherheit und Übersichtlichkeit streben; denen, die nach Autonomie und Umweltkontrolle streben, sind sie ein ständiger Stachel im Fleische.

5 Szenario „Grenzsystem“: Psychologische Lage, Art der Grenze und Dynamik des Grenzgeschehens

Ausgehend von diesen ganz grundsätzlichen motivationspsychologischen Überlegungen, kann man ein dynamisches Modell entwickeln, welche Motiv- und Wanderungsdynamik bei der Änderung der Durchlässigkeit einer Grenze entsteht. Dieses Modell könnte grob vereinfacht so aussehen: Es gibt Personen, die ein ausgeprägtes Neugier- und Autonomiestreben haben. Sie suchen nach neuen Herausforderungen oder begegnen neuen Konstellationen positiv. Es gibt daneben eine zweite Klasse von Personen (wie gesagt: eine grobe Vereinfachung), die nach Sicherheit streben und Veränderungen eher mit Abwehr, also Furcht oder Aggression begegnen. Daneben gibt es in diesem Modell eine Grenze. Beide Grenzräume sind jeweils Teile eines größeren Ganzen und somit in eine Richtung offene Systeme. Die Grenze schützt in diesem Modell die reicheren Ressourcen der Plus-Seite vor den schlechter gestellten Bewohnern der Minus-Seite und ist, wie meistens bei Grenzen dieses Typs, zunächst nur für Plus-Seiten-Bewohner durchlässig. Es lässt sich nun schon für dieses grob vereinfachte Szenario zeigen, dass die „primitiv-thermodynamische Hypothese“ für die fiktiven Bewohner nicht unbedingt wahrscheinlich ist.

Betrachten wir zunächst Abb. 3. Hier sind die Autonomieorientierten dunkel, die Sicherheitsorientierten hell dargestellt, die Bewohner, die anfangs auf der Plus-Seite leben, sind als Kreise dargestellt, die Minus-Seiten-Bewohner als Dreiecke.

Abb.3:
Einfaches Szenario der
Motiv- und Wanderungs-
dynamik in einem fiktiven
Grenzraum



Wir sehen also einen fiktiven Grenzraum mit positiven Lebensverhältnissen auf Seiten derjenigen, die hier durch Kreise symbolisiert werden. Diese werden zunächst noch durch eine geschlossene Grenze vor den „Dreiecksleuten“ geschützt. Man kann bereits anfangs ableiten, dass allein durch den Mangel an Öffnung hin zu allen Seiten dieser Grenzraum die Mobilität mehr einschränkt als andere Lebensbereiche in den jeweiligen Gebieten, die nicht direkt an der Grenze liegen. Dies führt bei geschlossener Grenze bereits zur Netto-Abwanderung von Personen mit starkem Autonomiebedürfnis (dunkle Symbole). Sicher werden auch einige sehr neugierige „Kreisleute“ die andere Seite erkunden (Pfeile in Abb. 3).

Abb. 4 stellt den Fortgang der Dinge nach der völligen Öffnung unserer Systemgrenze dar. Die dunklen, autonomieorientierten Bewohner unseres fiktiven Grenzraums stellen mittlerweile eine Minderheit auf beiden Seiten dar, wenn diese Änderung eintritt. Auf der Minus-Seite wird dies natürlich von den Autonomieorientierten als Chance begriffen und führt zu einer verstärkten Migration dieser Gruppe auf die Plus-Seite. Angesichts der dortigen Zusammensetzung der Population werden sie dort nicht unbedingt mit offenen Armen empfangen. Denn Personen mit hohem Sicherheitsbedürfnis und geringer Neugier werden autonome Fremde als Herausforderung oder gar Bedrohung empfinden. Um entstehenden Konflikten auszuweichen, ist ein Weiterziehen der Autonomieorientierten wahrscheinlich, möglicherweise auch solcher, die nicht von der anderen Seite gekommen sind (Abb. 5). Letztendlich wird in diesem Modelllauf der Grenzraum zum Transitraum, der auf beiden Seiten der Grenze eigentlich sehr ähnlich ist, aber deutlich unattraktiver ist als die jeweils ehemals grenzferneren Gegenden.

Abb. 4: Dynamik nach Grenzöffnung. Die Minus-Seite wird von Autonomieorientierten verlassen.

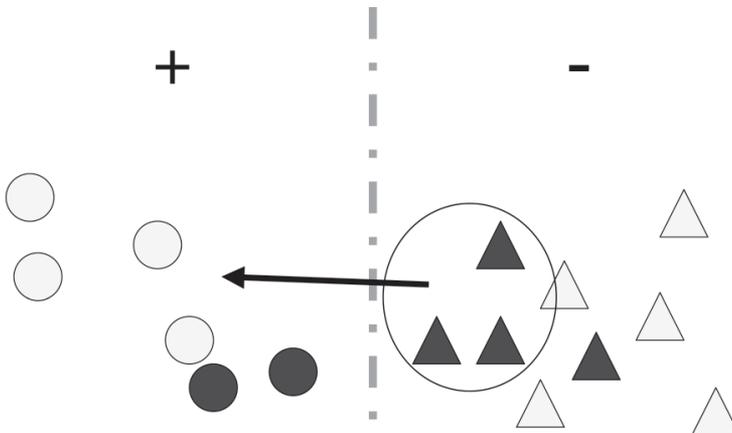
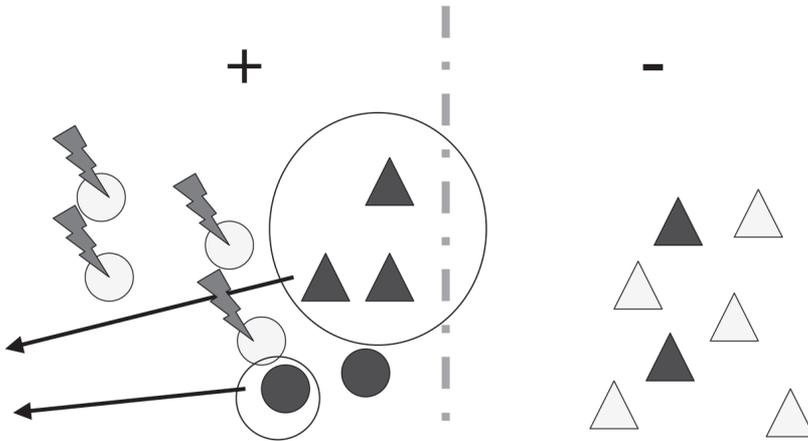


Abb. 5: Grenzraum als Transitraum



6 Einige Folgerungen

Der Grenzraum unseres kleinen Szenarios war fiktiv und das Bewohnerverhalten basierte auf einem vereinfachten Motivationsmodell. Es ist daher keineswegs sicher oder auch nur übermäßig wahrscheinlich, dass wir auf diese Weise ein tatsächliches Grenzöffnungsgeschehen exakt modellieren oder prognostizieren können. Es ging um etwas anderes. Wir hatten als Ausgangspunkt die von uns so genannte „thermodynamische Hypothese“: Eine Grenzöffnung ermöglicht ein freies Spiel der Kräfte, das automatisch zu einer Angleichung der Verhältnisse auf beiden Seiten führt. Der Beitrag sollte zeigen, dass unter Einbeziehung einfachster motivationspsychologischer Annahmen andere Szenarien mindestens die gleiche Plausibilität beanspruchen können. Ein kompletter Niedergang eines ehemaligen Grenzraumes zu einem Gebiet, das eigentlich nur noch der Durchreise dient, ist genauso plausibel. Um begründete Hypothesen aufzustellen, was in sich verändernden Grenzräumen wirklich geschieht, sind eine breite empirische Forschung über Motive, Wissen und Handeln der Akteure im Grenzraum sowie wesentlich differenziertere Modelle nötig. Zur Modellierung individueller Aspekte des Handelns stellen hierbei Simulationen auf Basis so genannter „Autonomer Agenten“ einen interessanten Ansatz dar, bei denen in vereinfachter Form Aktivitäten von Individuen für unterschiedliche Planungsszenarien auf Basis psychologischer Erkenntnisse nachgebildet werden. Solche Modelle existieren schon im Bereich der Verkehrsplanung (Brüggemann et al. 2003).

Gesetzt den Fall aber, das vorgestellte Szenario verweist auf eine reale Gefahr, was ist zu tun? Wie kann ein verödenender Grenz-/Transitraum in seiner Entwicklung unterstützt werden? Nach den dargestellten Überlegungen müssen die Autonomieorientierten zum Bleiben bewogen werden. Das heißt zum einen, ihnen den Raum für Initiative und Unternehmungsgeist zu geben, das heißt aber auch, dass sich in diesem Raum ein soziales und kulturelles Klima entwickeln muss, das die Angst vor Veränderungen nicht in

Aggression und Zurückweisung von Neuem umschlagen lässt. Dem entgegenzuwirken lohnt sich. Es gibt in Grenzräumen bereits jetzt innovative Projekte, die belegen, dass Innovatives gerade dort wachsen kann, weil Platz, Material und Arbeitskraft mit geringen Investitionen beschafft werden kann. Ein Beispiel dafür ist die Kulturinsel Einsiedel an der deutsch-polnischen Grenze in der Nähe von Görlitz, eine Initiative, die quasi mit einem künstlerisch gestalteten Abenteuerspielplatz begann, zu einem „alternativen Vergnügungspark“ wurde und mittlerweile ein Baumhaushotel und die europaweite Gestaltung von Spielplätzen betreibt (www.kulturinsel.de, s. Abb. 6).

Abb. 6: Baumhaus und Spielinstallation der Kulturinsel Einsiedel



Literatur

Bischof, N. (1985): Das Rätsel Ödipus. München.

Brüggemann, U.; Detje, F.; Schaub, H. (2003): Modeling Mobility. A Psychological Based Multi-Agent System. In: Detje, F.; Dörner, D.; Schaub, H. (Hrsg.): The Logic of Cognitive Systems – Proceedings of the Fifth International Conference on Cognitive Modeling. Bamberg.

Flammer, A. (1990): Erfahrung der eigenen Wirksamkeit. Einführung in die Psychologie der Kontrollmeinung. Bern.

Oesterreich, R. (1981): Handlungsregulation und Kontrolle. München.

von der Weth, R. (1990): Zielbildung bei der Organisation des Handelns. Frankfurt a. M.

www.kulturinsel.de, 28.11.2005.

Podium 2

Verkehr an Grenzen –
Beispiele aus Räumen
beiderseits der Grenzen
Deutschlands

Einführung in das Podium 2

Verkehr an Grenzen – Beispiele aus Räumen beiderseits der Grenzen Deutschlands

Grensräume und -regionen hatten für den Verkehr – historisch betrachtet – immer eine besondere Bedeutung. Dies gilt vor allem für den Übergang vom See- zum Landverkehr. Der Wechsel vom Schiff zu Bahn und Lkw hat an den entsprechenden Standorten besondere Schnittstellen (Häfen) zur Brechung der Verkehrsströme hervorgebracht – Einrichtungen zum Be- und Entladen von Schiffen, zur Erbringung ergänzender Dienstleistungen, zur Abwicklung von Handel und Warentausch. Auch die Grenze als politisch-institutionelles Artefakt hatte zur Folge, dass dort Verkehrsströme gebrochen wurden (sei es zur Zollkontrolle, sei es zum Lokomotiv- oder Spurwechsel bei unterschiedlichen Bahnsystemen). Traditionell hat die Grenze also als eine Art Entschleuniger des Verkehrsablaufs gewirkt.

Mit dem Wegfall von politischen und Handelsgrenzen stellt sich das Problem des Verkehrs im Grenzraum, um das es hier vorrangig geht, auf eine neue Weise mit unterschiedlichen Konsequenzen. Einerseits setzt sich das Regime des transnationalen Warentauschs in Szene, dem von keiner Zollgrenze mehr behinderten Güterstrom. Der vormalige Grenzraum dient nun dem Prinzip TRANSIT, wird zur Transitzone. Das heißt auch, dass der Grenzraum nicht mehr zwangsläufig von dem ihn tangierenden Verkehrsfluss profitiert. Denn es gibt, verglichen mit dem klassischen Übergang See – Land oder der Zollgrenze, keinen Zwang zum gebrochenen Verkehr mehr. Zugleich steigt die Bedeutung des großräumigen Verkehrs im gesamten Bezugsraum, je reibungsloser die transnationalen Verkehre ablaufen.

Andererseits eröffnet der Wegfall der Grenzen auch Optionen für ein Zusammenwachsen der vorher getrennten Räume. Es entsteht das Prinzip INTEGRATION, dem der Verkehr auf eine spezifische Weise verbunden ist: Er soll der Zusammenführung der vormaligen Grenzregionen dienen. Aus dieser Aufgabe resultiert großer Bedarf zur grenzüberschreitenden Planung und Entwicklung von Verkehrsangeboten (etwa Durchbindung von Infrastruktur, Abstimmung von ÖPNV-Angeboten). Zugleich versucht die regionale Politik, i. d. R. in Reaktion auf diese veränderte Situation, Art und Umfang der Verkehrsströme zu beeinflussen bzw. zu steuern. Wo dies auf eine besonders eigensinnige Weise passiert, wird das Prinzip SCHUTZ favorisiert, so etwa im Alpenraum (insbesondere in der Schweiz, in Österreich). Dort dienen eher restriktive Maßnahmen dazu, die Menge des die Region querenden bzw. tangierenden Verkehrs zu regulieren und zu begrenzen (und sei es mit der Konsequenz, dass dieser Strom nur umgeleitet wird ...).

Nicht nur das Prinzip SCHUTZ, sondern auch das Prinzip INTEGRATION kann durchaus in Konflikt zum Prinzip TRANSIT geraten. Denn jede Politik des Zusammenwachsens von Räumen und die damit einhergehende Verbesserung des regionalen Verkehrs dient auch der weiteren Durchsetzung des transnationalen, großräumigen Verkehrs. Dort, wo ehemalige Grenzregionen sich zu Drehscheiben des transnationalen Verkehrs entwi-

ckeln, weisen die Modelle INTEGRATION und TRANSIT eine Tendenz zur Konvergenz auf.¹ Dies demonstriert das Beispiel Venlo an der deutsch-niederländischen Grenze, wo spezifische Ausstattungsmerkmale und Lagevorteile dazu beigetragen haben, dass die ehemalige Grenzregion neue großräumige Logistikfunktionen übernahm und auf diese Weise regionale Entwicklungsimpulse erhielt. Dieser Fall dürfte aber (noch) eher eine Ausnahme bilden.

Je nach den lokalen Bedingungen und Kräfteverhältnissen zwischen dem regionalen und großräumigen Austausch ergeben sich also unterschiedliche Optionen, Risiken und Chancen für die regionale Politik:

- Sie kann versuchen, den Verkehr im Sinne des Prinzips TRANSIT möglichst unbehindert fließen zu lassen, d.h. in diesem Fall würde sie die Region mehr oder minder bedingungslos dem Waren- und Verkehrsstrom unterordnen.
- Sie kann gemäß dem Prinzip SCHUTZ versuchen, den Wegfall institutioneller Barrieren (Staatsgrenzen, Zollgrenzen) durch andere „constraints“ zu kompensieren, etwa Infrastrukturmaßnahmen nur selektiv anlegen, Durchfluss regulieren, etc.
- Und sie kann sich, im guten Glauben an die positive Kraft der INTEGRATION, an die Aufgabe des physischen und organisatorischen Zusammenwachsens der vormals getrennten Räume machen und entsprechende Anforderungen an die Vernetzung der Verkehrsträger, ihrer Angebote etc. richten.

In diesem Kontext wurde für die Wissenschaftliche Plenarsitzung 2005 das Podium 2 eingerichtet, an dem sich Vertreter ausgewählter deutsch-niederländischer, deutsch-polnischer und deutsch-schweizerischer Grenzregionen beteiligen. Das Podium verfolgt u. a. die folgenden Absichten:

- Die Diskussion soll im Sinne des Vortrags von Rüdiger von der Weth den Grenzraum als klassisches Feld von Chancen und Konflikten thematisieren.
- Sie soll dem Austausch regionaler Erfahrungen im Umgang mit solchen Chancen und Konflikten – am Beispiel des Verkehrssektors – dienen.
- Sie soll allgemeine Politikoptionen deutlich machen, die sich mit den o.g. unterschiedlichen Entwicklungsrichtungen des Verkehrs in Grenzräumen verbinden bzw. mögliche Lösungsansätze bieten. Diese könnten u. a. auf den Handlungsfeldern Raumentwicklung, Infrastruktur, Organisation und Institution liegen.

Der Problemdruck ist unstrittig vorhanden, denn bisher hat sowohl die Mehrheit der nationalen Verkehrspolitiken der EU-Mitgliedsstaaten als auch die Verkehrspolitik der Europäischen Union noch keine Strategie zum Umgang mit dem wachsenden grenzüberschreitenden Verkehr, vor allem dem Güterverkehr, gefunden. Dies liegt auch an widersprüchlichen Zielen der EU-Politik: Einerseits fordern Weiß- und Grünbücher eine

¹ S. die raumwirtschaftlichen Theoriekonzepte, etwa bei Stiller, S. (2004): Integrationseffekte in Regionen an EU-Binnengrenzen – Implikationen der Handels- und Standorttheorie. In: Thormählen, L. (Hrsg.): Entwicklung europäischer Grenzräume bei abnehmender Bedeutung nationaler Grenzen, S. 9-19. Hannover: ARL (= ARL-Arbeitsmaterial, Bd. 308)

nachhaltige, umweltverträgliche und effiziente Entwicklung des Verkehrs. Andererseits gelten ausgerechnet Verkehrswege, -infrastrukturen und -korridore als zentrales Instrument zur Herstellung von Kohäsion, also des Zusammenwachsens von Europa und dem Abbau regionaler Disparitäten – nicht zuletzt dank des Ausbaus der europaweiten Verkehrswege. Sieht man die wachsenden grenzüberschreitenden Verkehre als Indiz für den Erfolg der Politik der Union? Oder sind sie eher ein Problem?²

Grenzräume sind in gewisser Weise eine Blaupause des gesamteuropäischen Verkehrsdilemmas. Sie sind zugleich Ort des Experiments und können als Labor für neue Handlungsstrategien dienen. Erfahrungen mit grenzüberschreitender Politik, Planung und Kooperation in anderen Handlungsfeldern zeigen, dass diese nicht nur regionale Probleme lösen, sondern auch der Entwicklung im Gesamttraum als gutes Beispiel vorangehen können.³ Damit schließt sich der Kreis zu Podium 1, denn neue Strategien sollten die regionale und die großräumige Ebene gleichermaßen berücksichtigen. Verkehr in Grenzräumen muss also ebenso nachhaltig organisiert werden, wie der transeuropäische Verkehr stärker in verträglichen Bahnen abgewickelt gehört.

² Vgl. BMVBW (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2004/2005. Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verlag. Nach der Aktualisierung der INFRAS/IWW-Studie zu den externen Kosten des Verkehrs in Europa (EU 15 plus Norwegen, Schweiz) betragen diese im Jahr 2000 ca. 650 Mrd. Euro (7,3 % des BIP). 83,7 % davon entfallen auf den Straßenverkehr. Personen- und Güterverkehr stehen dabei in einem Verhältnis von 2 : 1. Beim Güterverkehr wächst der Anteil der grenzüberschreitenden Transporte besonders stark.

³ Houtum, H. v. (2000): An Overview of European Geographical Research on Borders and Border Regions. In: Journal of Borderland Studies XV (1), S. 57-84.

Burkhard Lange

Diskussionsbericht: Verkehr an Grenzen – Beispiele aus Räumen beiderseits der Grenzen Deutschlands

Unter der Leitung von Dr. Markus Hesse, Berlin, diskutierten Dipl.-Geogr. Karl-Heinz Hoffmann-Bohner, Waldshut-Tiengen, Dipl.-Ing. Hans-Georg Bächtold, Liestal, Dipl.-Ing. Andreas Schade, Frankfurt (Oder), Prokurent Andrzej Cegielnik, Gorzów, Erich Tilkorn, Münster, und Drs. R. C. Eric Neef, Nieuweschans. Mit diesen Teilnehmern waren auf dem Podium drei Grenzräume vertreten, die mit ihrer jeweiligen Lage typische Situationen im sich verändernden Europa abbilden. Da ist zum einen der deutsch-polnische Grenzbereich, dessen Charakter sich formal erheblich geändert hat: von einer ehemaligen EU-Außengrenze zu einer EU-Binnengrenze. Zum anderen ist es die Agglomeration Oberrhein-Basel: diese liegt im geographischen Herzen Europas und ist geprägt von einer extremen Belastung durch Durchgangsverkehre. Die dritte Grenzregion schließlich ist der deutsch-niederländische Grenzraum vom Westmünsterland zur Provinz Groningen. Von diesem Gebiet muss ein nicht unerheblicher Anteil als peripher gelegen eingestuft werden.

Eingangs wurden in kurzen Statements ausgewählte Aspekte vorgestellt. Dabei wurde deutlich, dass in allen drei Grenzregionen Fragen des Verkehrs eine dominante Rolle spielen. Das betrifft neben den grenzüberschreitenden Transitverkehren auch den inner-regionalen Verkehr zwischen den beiden jeweiligen nationalen Grenzräumen. Beispielsweise sind im deutsch-niederländischen Grenzraum der EUREGIO (Westmünsterland, Teile der Provinzen Gelderland und Twente) mit Hilfe der Förderung durch EU-Mittel (INTERREG) Busverkehre über die Grenze eingerichtet worden, die sich zunehmender Beliebtheit erfreuen und in flexibler Weise bis spät in die Nacht hinein angeboten werden (dann allerdings nach dem Prinzip des „Nachbarschaftsbusses“). Im Hinblick auf den schienengebundenen ÖPNV konnte durch einen relativ kleinen Lückenschluss (7 km) ein grenzübergreifendes Gesamtsystem geschaffen werden, das gut angenommen wird. Für die Trägerschaft wurde ein Zweckverband gegründet, dem es in jüngerer Zeit sogar gelungen ist, „schwarze Zahlen zu schreiben“.

Vergleichbare „Lückenschlüsse“ standen oder stehen in diesem Raum beim motorisierten Individualverkehr (MIV) (Straßenbau) an, wobei beide Regionsvertreter die Realisierung relativ optimistisch beurteilten. Nicht zuletzt zeigt ein Güterverkehrszentrum (GVZ) auf der niederländischen Seite, dass es möglich ist, Güterzüge so auf die Reise zu schicken, dass sie ohne weitere Wartezeiten an den Grenzen bis Polen durchfahren können. Das bedeutet einen erheblichen Wettbewerbsvorteil.

Aus der Regio Basiliensis werden Bestreben ähnlicher Art berichtet. Offenbar stoßen diese dort aber auf erheblich größere organisatorische Schwierigkeiten in der konkreten Umsetzung. Es wird erkennbar, dass auf der planerischen Ebene die Zusammenarbeit gut eingespielt ist. Gleichwohl ist es aber außerordentlich schwierig, für einzelne Schlüsselprojekte des ÖPNV eine angemessene Trägerschaft zu finden. Generell befindet sich in der

trinationalen Agglomeration Basel ein zusammenhängendes S-Bahn-System im Aufbau, ebenso ein Tarifverbund. Mit der Fertigstellung ist allerdings erst mittelfristig zu rechnen (aus der Perspektive der Jahresmitte 2005).

Die Verbesserung innerregionaler Verbindungen, wie sie hier zur Sprache kommen, kann allmählich den traditionellen Charakter der Grenzregionen in den Hintergrund treten lassen. Das wird beiderseits der Grenze durchaus aufmerksam registriert. Auf diese Weise wird auch das Verständnis füreinander und gleichzeitig ein größeres Gefühl der Zusammengehörigkeit gefördert. Demgegenüber kann die reine Transitfunktion regional kontraproduktiv wirken, wenn manche Grenzregionen mehr oder weniger in die Situation von bloßen Durchgangsstationen des ansteigenden internationalen Güter- und Personenverkehrs geraten. Diese Verkehre bringen oft Belastungen in einem Maße mit sich, das die Grenzen des Erträglichen weit überschreitet. Eine solche Belastung ist schon an der deutsch-polnischen Grenze anzutreffen, die nun keine EU-Außengrenze mehr darstellt. Sie trifft aber in besonderer Weise für die Regio Basiliensis zu, die ein „Nadelöhr“ in Richtung der Gotthardachse und der den Jura querenden Trasse darstellt.

Von herausragender Bedeutung ist in dem Zusammenhang der Ansatz der Schweiz, möglichst viel Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dabei wird die Optimierung der Kapazitätsauslastungen daran ausgerichtet, dass der Verkehrsfluss weitgehend ungebrochen ist. Das bedeutet, die Geschwindigkeit der Züge nicht unbedingt auf den höchsten erreichbaren Wert zu steigern, sondern lediglich so weit, wie nach dem Zielkanon notwendig erscheint (Vernetzung, Erreichbarkeit etc.). Mit diesem Vorgehen wird eine deutliche Reduzierung der Belastungen im Grenzraum erreicht. Dennoch lässt sich hier immer noch vieles verbessern. Denn trotz allen Bemühens liegen die negativen ökologischen Auswirkungen mancherorts nach wie vor auf einem Niveau, das nicht hinnehmbar ist.

Eher am Rande wurden die grundsätzlichen Aspekte der Finanzierung infrastruktureller Vorleistungen für den Verkehr erörtert. Soweit sie angesprochen wurden, war wiederholt erkennbar, dass die Tendenz zur privaten Finanzierung sich vielfach als eher nicht zielführend erweist. Von positiven Einzelfällen abgesehen sind die Ergebnisse tendenziell zufällig bis negativ (in Polen wurden von 1000 vorgesehenen Kilometern Trasse lediglich 200 realisiert). Demnach erscheint eine öffentlich-rechtliche Bereitstellung – gerade angesichts oft wichtiger struktureller Randbedingungen – auch auf lange Sicht grundsätzlich unverzichtbar.

Will man ein generelles Fazit aus den Erörterungen ziehen, so lässt sich feststellen, dass die meisten Grenzräume sich in einer Ambivalenz von Konflikten und Chancen befinden. In dem Maße, wie sich Chancen zum innerregionalen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Austausch eröffnen – und diese sich auch konkret in einer Steigerung von Wirtschaftskraft und Lebensqualität niederschlagen –, wachsen meist die Belastungen für Bevölkerung und Umwelt durch die Transitverkehre. Es dürfte unstrittig sein, dass Letzteres vor allem immer dann gilt, wenn die jeweiligen Verkehre ungebrochen sind. Denn dann ist für die jeweilige Grenzregion kein direkter Nutzen mehr erkennbar (weder in administrativer noch in wirtschaftlicher Hinsicht) – und für das eigene Image ist möglicherweise sogar das Gegenteil zu erwarten.

Es bleibt eine Herausforderung für die räumliche Planung, in diesen gegenläufigen Tendenzen den „richtigen“ Pfad zu finden. Die Chancen, dabei irgendwo anzuecken, sind nicht gering. Auch wenn die Raumordnung sich wie Sisyphos vorkommen mag: Die drei großen Zielkategorien für eine nachhaltige Raumentwicklung dürften zwar einerseits bei dieser Arbeit ihre Ambivalenz besonders deutlich zu Tage treten lassen, sie bleiben dabei aber dennoch auch die Richtschnur raumordnerischen Handelns. Vielleicht hilft der Raumordnung ja der ungewöhnliche Reichtum an List, der dem Vater von Odysseus einst nachgesagt wurde.

Abschlussvortrag

Hermann Lübke

Der Verkehr, die Grenzen und die Demokratie. Europäische Aspekte zivilisatorischer Evolution

Die neue Grenzenlosigkeit des Verkehrs erfahren die Bürger der Europäischen Union heute im so genannten Schengen-Europa jahraus jahrein massenhaft beim Passieren aufgelassener Zollstationen, deren Funktionslosigkeit sich eindrucksvoll in ihren erblindeten Fensterscheiben manifestiert. In etlichen Fällen sind diese Stationen gar schon abgebrochen und die Erinnerung an Kontrollen von Pass und Kofferraum, die man hier einmal über sich hatte ergehen lassen müssen, macht die Erfahrung einer Wende zum Besseren, die mit dem Wegfall von Grenzen tatsächlich verbunden sein kann, nachhaltig eindrucksvoll. Fotos abgetaner Grenzposten gehören entsprechend zu den Ikonen der Politik europäischer Einigung, die den Vorzug der Binnengrenzenlosigkeit unseres Kontinents populär machen. Sogar die Stimmbürger der Schweiz, die es ja im Übrigen bislang vorgezogen haben, der Europäischen Union nicht beizutreten, haben es in der Abstimmung vom 5. Juni 2005 mit deutlicher Mehrheit von nahezu fünfundfünfzig Prozent für zweckmäßig gehalten, sich einem europäischen System grenzfreien Personen- und Güterverkehrs anzuschließen. Immerhin wusste man doch: Weit weniger als zehn Prozent der Straßenübergänge im Verkehrsnetz, das die Schweiz mit seinen Nachbarn verbindet, unterlagen überhaupt noch einer Grenzkontrolle, zwei Drittel aller Züge im internationalen Verkehr blieben gleichfalls bereits unkontrolliert, und einzig auf Flughäfen war der Identifikationszwang bei Einreise und Ausreise noch ausnahmslos.

Die wirtschaftliche, technische und soziale Pragmatik, die diese Entgrenzungsvorgänge unaufhaltsam macht, bedarf hier keiner Erläuterung. Meine Absicht ist, auf vier Grenzneubildungen aufmerksam zu machen, die sich zur neuen Grenzenlosigkeit des Verkehrs komplementär verhalten. Auch diese Grenzneubildungen sind spezifisch modern – nicht also ephemere Rekurse auf Vorgestrigkeiten oder Manifestationen zukunftsscheuer Weigerung, sich den Fälligkeiten und Chancen der zivilisatorischen Evolution zu öffnen. Worum handelt es sich? Erstens nimmt die Zahl der Staatsgrenzen zu und darüber hinaus generell die Zahl der Grenzen selbstbestimmungskompetenter Gebietskörperschaften. Zweitens durchziehen in einem Ausmaß wie nie zuvor Sicherheitsgrenzen unsere modernen Lebenszusammenhänge – Grenzen zur Abwehr technischer, medizinischer, kriminologischer und politischer Gefahren. Drittens verlegen uns Zahlgrenzen den Weg, und einzig die technisch hochmodernen Formen des Zahlungsverkehrs unterbinden historische Erinnerungen an Formen vormoderner herrschaftlicher Wegelagerei. Viertens schließlich konstituieren sich Betroffenheitsgrenzen – Räume der Belästigung durch Nebenfolgen, durch ungleich im Raum verteilte unangenehme Nebenfolgen von grundsätzlich vorteilhaften Modernisierungsvorgängen.

Soweit die Benennung neuer Grenzen, die sich komplementär zur neuen Grenzenlosigkeit des Verkehrs herausbilden. Die insoweit benannten Grenzbildungsvorgänge sind nun zu erläutern – zunächst also der Vorgang der Neubildung von Staatsgrenzen und Grenzen sonstiger selbstbestimmungskompetenter politischer Gebietskörperschaften.

Man vergegenwärtige sich die Großräume Osteuropas, Ostmitteleuropas, Südosteuropas und dazu den sich anschließenden Nahen Osten bis hinein in das westliche Zentralasien – also von St. Petersburg über Riga, Posen, Prag, Wien und Pressburg und von Agram über Budapest nach Istanbul und Jerusalem, ja Kairo, und nach Osten hin von Bagdad einerseits und Tiflis über Baku andererseits bis nach Taschkent oder Bischkek. Vier Großstaaten übten hier bis gegen Ende des Ersten Weltkriegs hin ihre Territorialherrschaft aus. Es erübrigt sich, sie aufzuzählen. In der politischen Kartographie der skizzierten Räume ergab das optisch vier monochrome Flächen mit Grenzverläufen, die man in ihren Umrissen und somit in ihren Grenzverläufen mit sparsamen Strichen hätte nachzeichnen könne. Seither, nämlich seit den Pariser Vorortverträgen über die gescheiterten Großraumimperialismen nationalsozialistischer und faschistischer Prägung hinaus bis zum Zusammenbruch des sowjetkommunistischen Internationalsozialismus, hat sich in gut sieben Jahrzehnten des abgelaufenen 20. Jahrhunderts im fraglichen Teil der Welt die Zahl der Staaten versiebenfacht. Ausnahmslos sind diese Staaten, von Lettland bis Slowenien und von der Slowakei bis Polen, von Kroatien bis Syrien und von Israel bis zum Irak und noch einmal von Georgien bis Taschikistan, als souveräne Völkerrechtssubjekte Mitglieder der UNO. Dabei scheint dieser Vorgang der Pluralisierung der Staatenwelt und damit der Neubildung von Staatsgrenzen beträchtlichen Umfangs noch nicht einmal abgeschlossen zu sein. Wir haben zum Beispiel mit der völkerrechtlichen Verselbstständigung des Kosovo zu rechnen, und die staatsrechtliche Zukunft Transnistriens ist offen. Für den Zerfall der Sowjetunion einerseits und des alten großen Jugoslawiens andererseits gilt zugleich: Nie zuvor hat es historisch Neukonstituierungen von Staatsgrenzen dieses Umfangs ohne kriegerische Auseinandersetzungen gegeben – mit der wichtigsten Ausnahme des Bosnienkonflikts einerseits und der anhaltenden gewalttätigen Separatismen von Tschetschenien und Dagestan andererseits.

Unbeschadet des in etlichen Hinsichten erfolgreich verlaufenen Staatenverbunds der Europäischen Union scheint somit nicht Großstaatsbildung, vielmehr staatliche Pluralisierung auf der weltgeschichtlichen Tagesordnung zu stehen, und es erübrigt sich, diese Staatenpluralisierung noch einmal zusätzlich am seinerseits Weltgeschichte repräsentierenden Exempel der Dekolonialisierung zu demonstrieren. Es entspricht einem traditionellen europäischen, näherhin westeuropäischen Staatsselbstverständnis, Separatismus als einen staatspolitischen Gräuelfall zu betrachten. *La nation, une et indivisible* – das ist der herrschende Grundsatz, und ihm folgten die vergeblich gebliebenen Versuche der alt-europäischen Westmächte, den Zerfall Groß-Jugoslawiens aufzuhalten. Die erfolgreichen Separatismen gerieten darüber sogar in den Verdacht, neonationalistisch inspiriert zu sein und damit überwindungsbedürftigen politischen Orientierungsmustern zu folgen. Indessen: Nicht aggressive, gar imperialistisch ambitionierte Nationalismen waren es doch, die in der staatlichen Verselbstständigung Estlands oder Sloweniens erfolgreich wurden, vielmehr Bewegungen nationaler Befreiung vom Herrschaftsanspruch großer Imperien mit ihrer Prägung durch politische Dominanzansprüche von Groß-Nationen. Kurz: Die vermeintlich beklagenswerten Nationalismen der neuen kleinen Staaten sind insoweit Nationalismen in emanzipatorischer Absicht.

Was nun Europa anbetrifft, so mag man finden, der skizzierte Vorgang staatlicher Pluralisierung betreffe nun eben doch den Osten mit seinen speziellen Geschichten und

Vorgeschichten, aber doch nicht den Westen. In der Tat: Staatsneubildungen hat es im fraglichen Zeitraum in Westeuropa nicht gegeben. Immerhin ist in der hochföderal verfassten Schweiz die Neugründung eines Kantons, des Kantons Jura nämlich, gelungen, und die Kantone verstehen sich ja als souveräne staatliche Körperschaften. Völkerrechtssubjekte mit potenzieller UNO-Mitgliedschaft sind die Kantone freilich nicht.

Anders hätte man die staatliche Verselbstständigung Schottlands zu beurteilen, die in der Konsequenz der Parlamentarisierung Schottlands in der britischen Presse immerhin als möglich erörtert worden ist. Realistischer ist es wohl, sie für unwahrscheinlich zu halten. Signifikant bleibt aber, dass darüber öffentlich debattiert werden konnte, und wir sind damit bei einem Thema angelangt, das diesseits der Räume der jüngsten dramatisch verlaufenen Staatspluralisierung seinerseits mit der Neubildung von raumbezogenen Körperschaftsgrenzen zu tun hat, nämlich das Thema „Regionalismus“. Regionalismus – das ist der Vorgang der Pluralisierung selbstbestimmungskompetenter substaatlicher Gebietskörperschaften, der sich überall in Europa komplementär zur europäischen Einigung vollzieht. Sogar für das klassische Muster eines souveränen, zentralistisch organisierten Einheitsstaats, für Frankreich nämlich, gilt das. Über die guten neunzig revolutionär geschaffenen Departements, die ja Verwaltungseinheiten sind, hat sich im kontinentalen Frankreich inzwischen ein Netz von zweiundzwanzig Regionen gelegt, die eben nicht mehr Verwaltungseinheiten, vielmehr Selbstverwaltungskörperschaften sind, ausgestattet mit freilich relativ schwachen Kompetenzen, wie man vor dem Hintergrund französischer Staatstraditionen erwarten durfte. Nichtsdestoweniger repräsentieren diese Regionen eine markante Modifikation der Einheitsstaatstradition. Näherhin handelt es sich um eine Repolitisierung herkunftsgeprägter Räume und ihrer Einwohnerschaften. Es sind die historischen Provinzen, die im Regionalismus körperschaftlich revitalisiert werden und damit Zugehörigkeitsgrenzen alter Herkunft neu konstituieren.

Die Pragmatik dieses Vorgangs kann uns hier im Detail nicht beschäftigen – die Frage nämlich, wieso just modernisierungsabhängig Vergangenheitsvergegenwärtigungsinteressen an Intensität gewinnen, ja sich repolitisieren. Überall manifestiert sich dieser Vorgang machtvoll – eindrücklicher noch als in Frankreich in Spanien zum Beispiel, wo sich der katalanische Regionalismus, der zugleich Züge eines Nationalismus angenommen hat, sogar sprachpolitisch manifestiert und wo die Loyalität der Bürger dem Gesamtstaat gegenüber nicht einem insoweit auch gar nicht mehr existenten spanischen Nationalstaat, vielmehr der Krone, gilt. Dabei ist die Vermutung, in solchem Regionalismus manifestiere sich Modernitätsverweigerung, allein deswegen schon irrig, weil doch Katalonien in wirtschaftlicher, wissenschaftlicher und technischer Hinsicht gerade nicht durch Vorgestrigkeit auffällig geworden ist, vielmehr durch europaweit herausragende Entwicklungsstände. Ich verzichte hier auf weitere exemplarische Vergegenwärtigungen regionalistischer Bewegtheit in Europa – von Oberitalien bis Bayern und von der schon erwähnten Parlamentarisierung Schottlands bis zum Sonderfall Belgien. Zusammenfassend lässt sich sagen: Je größer die Menge dessen wird, was uns in der modernen Zivilisation über weit gespannte Räume hinweg miteinander infrastrukturell und organisatorisch, rechtlich und kulturell miteinander verbindet, umso größere Intensität gewinnt zugleich der Wille zur Selbstbehauptung in allem, was uns herkunftsabhängig gerade voneinander verschieden sein lässt. Die Rationalität dieses Vorgangs wäre ein Thema für sich. Hier handelt es sich

zunächst lediglich um Kenntnisnahme des Vorgangs der wachsenden Zahl der Grenzen selbstbestimmungskompetenter Körperschaften, die unsere Großräume durchziehen. Richtig bleibt freilich, dass im neueren Europa die Menge der Gebietskörperschaften der subsidiär untersten Stufe, der Gemeinden nämlich, abgenommen hat. Die unabweibaren Zwänge, die diesen Vorgang prägen, bedürfen hier keiner Erläuterung. Immerhin sei hinzugefügt, dass, ineins mit der kommunalen Gebietskörperschaftsreform, wie sie in Deutschland seit der Mitte der siebziger Jahre abgelaufen ist, auf europäischer Ebene ein partiell freilich noch unbedienter Wille zur Anreicherung der kommunalen Selbstverwaltungskompetenzen politisch virulent geworden ist.

Zweitens nimmt in modernen Gesellschaften überall die Menge der Sicherheitsgrenzen zu. Sicherheitsgrenzen sind zum Bestandteil unserer Alltagserfahrung geworden. Jeder Flugtourist muss sich doch, bevor er das Flugfeld betreten kann, elektronisch abtasten lassen, und im Verdachtsfall wird händisch nachkontrolliert. Das Handgepäck wird an der einschlägigen Sicherheitsgrenze sogar durchleuchtet. Vergessenes Gepäck wird unter Aufsicht von Sicherheitsexperten entfernt. Je nach weltpolitischer Bedrohungslage, deren Bedrohlichkeitsgrad zumeist mit dem Publizitätsgrad der Bedrohung korreliert, schwankt der Anwendungsbereich des Prädikators „gefährlich“. Pistolen sind es selbstverständlich regelmäßig, in Ausnahmefällen aber auch metallische Nagelreiniger und Strickzeug, und die Räume sind sicher ausgegrenzt, in die hinein dergleichen nicht transferiert werden darf.

Es erübrigt sich hier, die technisch-infrastrukturellen, soziologischen und politischen Bedingungen zu analysieren, die in der modernen Zivilisation die Gefährdungspotenziale anwachsen lassen und die Ausgrenzung von Sicherheitsräumen erzwingen. Die Sicherheitsgrenzen auf Flughäfen sind dabei lediglich der auffälligste Fall. Ohne registrierte Passage einer elektronisch gesicherten Grenzschleuse gelangt man nicht in die Vorstandsetagen bedeutender Unternehmen. Für die Amtssitze hochrangiger Politiker gilt Analoges, und jede Bank schützt heute durch Sicherheitsgrenzen Ihren Private-Banking-Bereich vor der Laufkundschaft in der Kassenhalle. Diese Laufkundschaft wird selbstverständlich ihrerseits beobachtet, nämlich durch Kameras, die die Sicherheitsgrenzbereiche totwinkelfrei bestreichen. Die Beobachtungsergebnisse – eine Informationsmasse gewaltigen Umfangs – wird über sicherheitstechnisch kalkulierte Zeiträume hinweg verwahrt. Die fraglichen Sicherheitsgrenzen haben somit nicht nur eine räumliche, sondern auch eine temporale Dimension. Mit ihrer Omnipräsenz wird der Bürger und Medienkonsument anlasshalber bekannt gemacht – über die Veröffentlichung von Kamerabildern gesuchter Personen, die wie Millionen anderer Nahverkehrsmittelnutzer auch die unsichtbare Sicherheitsschranke eines Bahnhofs passiert hatten. Bei singulären Ereignissen wie Staatsbesuchen, die anlasshalber an Sonderorten stattfinden, werden ganze Stadtteile verkehrsfrei gehalten, die Requisiten des ruhenden Verkehrs entfernt und die Kanaldeckel verschweißt und so der Untergrund ausgegrenzt. Die Zahl der Flugverbotszonen nimmt zu und die Zahl der Anlässe gleichfalls, die es vermeintlich erforderlich machen, sie ad hoc auszugrenzen – von den Events der Fußballweltmeisterschaften bis hin zu den Olympiaden oder Wallfahrten zu Papstbesuchen.

Selbstverständlich beziehen sich die neuen Sicherheitsgrenzen nicht allein auf Zwecke der Abwehr politischer Kriminalität oder auch auf Aktivismen pathologischen Herostratentums. Überdies wächst die Zahl der Sicherheitsgrenzen zur Abwehr technischer Risiken

ständig – von den Versuchen, Einfahrten in Bereiche technisch unpassierbar zu machen, in denen man zum Geisterfahrer geworden wäre, über die Quarantänebereichsgrenzen, an denen man mit geeigneten hygienischen Maßnahmen der Schweinepest oder gar hämorrhagischen Fiebern den Weg verlegen möchte, bis hin zu den ausgegrenzten technischen Anlagebereichen, innerhalb derer sogar Ministerpräsidenten, auch Journalisten, angesonnen ist, einen Schutzhelm zu tragen. In wiederum anderen Fällen ist schwer zu entscheiden, ob die manifesten Sicherheitsgrenzen der Abwehr technischer Risiken oder der Abwehr politischer Kriminalität dienen – bei den Grenzschutzanlagen zum Beispiel, die Kernkraftwerken den Anmutungscharakter von Festungen geben. So oder so: Während die traditionellen gebietskörperschaftlichen Außengrenzen, die Staatsgrenzen also, für freie Passagen immer durchlässiger geworden sind, nimmt zugleich die Zahl eines neuen Typus innerer Grenzen ständig zu, der Sicherheitsgrenzen eben.

Drittens haben wir es in unserer modernen zivilisatorischen Lebenswelt mit einer rasch wachsenden Zahl von Zahlgrenzen zu tun. Besonders auffällig durchziehen sie zumal das Verkehrswesen. Zahlschranken, die vormodern das Land durchzogen, für freien Verkehr von Gütern und Personen endlich wegzuräumen – das gehörte bekanntlich zu den zentralen wirtschaftspolitischen Zielen der alten Nationalstaaten, nämlich innerhalb ihrer Außengrenzen das Staatsterritorium für Güter und Personen frei passierbar zu machen. Inzwischen finden wir Europa von einem höchst heterogenen System von Nutzungsgrenzen durchzogen, die sich erst über Zahlung von Nutzungsentgelten öffnen. Während in Deutschland die Nutzung der Autobahn für Pkw-Fahrer – noch – über steuerliche Tribute hinaus kostenfrei ist, hat man in Italien bekanntlich Mautschranken zu passieren. Anderswo hat man, noch bevor man in die großen Nationalstraßen einfährt, Nutzungspermits zu kaufen (österreichisch „Picklerl“) – sei es nach Bedarf lediglich für zehn Tage oder auch, wie in der Schweiz, sogar bei Einmalbenutzung der Autobahn gleich für ein Jahr. In der Schweiz ist dafür die Tunneldurchfahrt frei, während man in Österreich für die Tunneldurchfahrt zusätzlich „zur Kasse gebeten wird“, und in der Popularität des zitierten Topos spiegelt sich die moderne Zahlgrenzendichte.

Nicht nur Straßen, vielmehr auch ganze Landschaftsräume werden heute über Zahlgrenzen aus dem Öffentlichkeitsraum freien Aufenthalts- und Daseinsrechts herausgenommen – Meeresstrände auf Badeinseln zum Beispiel, und zwar auch dann, wenn man weder baden möchte noch Sandburgen bauen, vielmehr lediglich als Spaziergänger an einem Regentag Wind und Wetter trotzen.

Auch Event-Areale finden sich immer öfter zahlgrenzengesichert – Innenstädte bei Altstadtfesten zum Beispiel, wo man mit einem Schleifchen am Revers zu beweisen hat, dass man gezahlt hat, obwohl man doch gar nicht am Event, sondern an einem Dombesuch zu Andachtszwecken interessiert war. Natürlich lässt sich erwidern, dass dergleichen in den Kontext traditioneller Folklore gehöre. Modern hingegen scheint die Zunahme der Menge zahlungspflichtiger Events pro Zeiteinheit zu sein, und man beträte das Feld der Kulturkritik, wollte man Fug und Unfug dieser Entwicklung und damit zugleich ihre Zukunftsfähigkeit analysieren.

Es sind Folgen moderner Mobilität und überdies europapolitische Konsequenzen der Absicht, aus Europa einen verkehrsrechtshomogenen Wirtschaftsraum zu machen, die

auf Herstellung eines homogenen Zahlgrenzenrechts drängen. Am wirksamsten ist hier der Druck, der von Wettbewerbsverzerrungen durch inhomogene, nämlich national differenzierte Zahlpflichtlasten ausgeht, die auf dem europäischen Lkw-Verkehr lasten. Diese Lasten sind, wie man weiß, ihrerseits wiederum mit höchst heterogenen Steuerlasten verknüpft. Die Bedienung des einschlägigen Homogenisierungsbedarfs erwarten wir von der EU-Kommission, und man muss nicht Experte sein, um zu erkennen, dass die Komplexität der Interaktion der berücksichtigungbedürftigen Faktoren uns nicht zuletzt die Tugend der Geduld abverlangt. Selbst die technische Auslegung moderner Zahlgrenzen scheint immer wieder einmal ein Problem von kaum beherrschbarer Komplexität zu sein, wie der deutsche Versuch, die Lkw-Autobahnumauterhebung zu automatisieren, dem Laien und Medienkonsumenten eindrucksvoll gezeigt.

Viertens sollte schließlich noch von Betroffenheitsgrenzen die Rede sein. Worum handelt es sich dabei? Die Expansionskraft der modernen Zivilisation beruht naheliegenderweise in letzter Instanz auf der Evidenz der mit ihr verbundenen Lebensvorteile. Indessen: Komplexitätsabhängig scheint in der zivilisatorischen Evolution die Ungleichverteilung lästiger Nebenfolgen der Nutzung unserer zivilisatorischen Lebensvoraussetzungen zuzunehmen, und zwar näherhin die Ungleichverteilung dieser Nebenfolgen im Raum. Der Verkehr macht diese Zusammenhänge besonders anschaulich und macht sie zugleich massenhaft erfahrbar. Auf die Vorteile der Pkw-Nutzung kann und will kaum ein Bürger verzichten. Zugleich aber will er von den überaus lästigen Nebenfolgen des Verkehrs nicht behelligt sein – aus gutem Grund. Eben deswegen nimmt die Menge der Grenzen zu, die, durch unübersehbare Grenzschilder markiert, „Zonen“ konstituieren, in denen die Höchstgeschwindigkeit nicht mehr wie sonst ortsintern 50 km/h, vielmehr 30 km/h beträgt. In so genannten Spielstraßen schließlich ist Schritt zu fahren. Komplementär dazu werden ganze Verkehrsareale durch unübersteigbare Lärmschutzwände aus dem öffentlichen Raum maximal weit entfernt. „Einhausung“ heißt das sprechend in jenen Fällen, wo man der Verkehrsschlucht zur möglichst vollständigen Entfernung des Verkehrs aus dem Raum der Wahrnehmbarkeiten auch noch einen Deckel aufsetzt. Geradezu harmlos wirkt im Vergleich zu dem durch Einhausung ausgegrenzten Verkehr das Bemühen, ihn in gewissen wohlabgegrenzten Wohnvierteln durch Schikanen mutlos und damit aggressionsfrei zu machen. Straßen verlieren durch Nasen, Pflanzenkübel oder Schwellen überhaupt die Anmutungsqualität von Straßen. Nichts beweist die Intensität des darin sich bekundenden Willens, in einem Raum der Betroffenheiten Sonderrechte zur Geltung zu bringen, mehr als die rührende Untauglichkeit der erwähnten Schikanen. Nichts ist ja beim Pkw-Lärm störender als die Psychodynamik der Fahrer, die bei rasch wechselnden Drehzahlen hörbar durchschlägt. Ruhiger Verkehrsfluss ist demgegenüber selbst dann, wenn er laut ist, ungleich weniger störend, nämlich aufmerksamkeitsablenkend. Aber just den ruhigen Verkehrsfluss brechen die Schwellen und statt Mehrung der Ruhe bewirken sie aufheulende Motoren und Scheppern.

Selbstverständlich ist der Verkehr nur ein Fall, ein wichtiger Fall freilich unter zahllosen anderen, in denen die zivilisatorischen Infrastrukturen moderner Lebensverbringung durch ungleiche Verteilung von Folgelasten ihres Nutzens ausgrenzungsbedürftige Räume spezieller Betroffenheiten konstituieren – von der Wertvernichtung ganzer Wohnviertel durch neue Einflugschneisen bis zu Räumen des herrschenden Vorurteils, höheren Risiken

ausgesetzt zu sein wie im Umkreis von Kernenergiewerken. Gewiss: Dergleichen begleitet die Geschichte der Industriegesellschaft seit langem, und die Bergbauschadensgebiete sind dafür das altbekannte und zugleich wirtschaftlich hochbedeutsame Beispiel. Indessen: Die Menge der Sonderbetroffenheitszonen nimmt zu, und überdies wächst mit der Höhe der insgesamt erreichten Wohlfahrt zugleich die Empfindlichkeit wider ihre Beeinträchtigung. Das ist es, was die rechtliche, speziell auch haftungsrechtliche, ordnungsrechtliche und sonstige Ausweisung von Sonderräumen mit ihren Grenzen erzwingt, Raumplanung also mit ihren Grenzneubildungen. – Die skizzierten ausgrenzungsrelevanten Betroffenheiten sind es übrigens, die politisch und näherhin sogar verfassungsrechtspolitisch die Herausbildung neuer Formen direkter Demokratie begünstigen. Wie Betroffenheiten von Nebenfolgen organisatorischer und technischer Innovationen im sozialen und regionalen Raum schließlich verteilt sein werden – das lässt sich an grünen Administratorenentscheidungen unmöglich im Detail vorausschätzen und planungspraktisch berücksichtigen. Entsprechend bedarf es der Stimme der schließlich Betroffenen selbst, um diese Betroffenheiten festzustellen und überdies politisch berücksichtigungsbedürftig zu machen. Das ist es, was sich in den neuen politischen Beteiligungsformen der Bürgerinitiativen niederschlägt, schließlich in rechtlich abgesicherten Formen der Beteiligung der Bürger an Entscheidungsprozessen und analog noch einmal dasselbe in mancherlei Formen direkter Demokratie auf der Ebene der Staatsverfassungen.

In einem abschließenden Durchgang möchte ich nun noch eine generelle Charakteristik der zivilisatorischen Evolution versuchen, in die sich die skizzierten Grenzneubildungen fügen, und das mit spezieller Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung. Also: Je moderner wir leben, umso weiter erstrecken sich, sozial und regional, zu unserem wechselseitigen Vorteil unsere wechselseitigen Abhängigkeiten, und die technische Realisationsform dieser Abhängigkeiten sind Netze. Netze, die uns verbinden, gibt es viele. Zwei Netze sind die mit Abstand wichtigsten – Verkehrsnetze einerseits und Kommunikationsnetze andererseits. Um nicht zu vergessen, dass es andere Netze auch noch gibt, erinnere man sich zum Beispiel an jene Netze mit dem Zweck mobilitätsfreien Gütertransfers. „Mobilitätsfreier Gütertransfer“ – das hört sich ängstlich an, ist aber ja nichts anderes als die genaue Charakteristik dessen, was wir „Leitungen“ nennen – Elektrizitätsleitungen also vor allem, auch Leitungen für flüssige Energieträger, Wasser- und Abwasserleitungen etc. Experten haben ausgerechnet, dass je nach regionaler Industriestruktur bis gegen zehn Prozent des Gütertransferbedarfs statt über Verkehrswege über Leitungen abgewickelt wird. Das bedeutet: Es gäbe das Verkehrssystem nicht, das dem Verkehrsbedarf gewachsen wäre, der entstünde, wenn wir uns vorstellten, alle Güter, für die bislang Leitungen verfügbar waren, wären plötzlich über Straßen, Eisenbahnwege oder Kanäle zu bewegen.

So oder so: Die beiden wichtigsten Netze sind zweifellos Verkehrsnetze einerseits und Kommunikationsnetze andererseits. Metonymisch, also in einem signifikanten Detail, lässt sich der Zivilisationsprozess als Prozess der Netzverdichtung beschreiben. Das kann man anschaulich machen, und im Kontext unserer aus naheliegenden Gründen überaus museumsfreudig gewordenen Zivilisation geschieht das überall in unseren Verkehrsmuseen und speziell in den Schauhäusern für Straßenbaugeschichte – im pfälzischen Germersheim zum Beispiel. Vergleicht man die Straßenkarten verschiedener Jahrhunderte und legt diese Karten transparent gemäß dem Ablauf der Zeit hintereinander, so wird die Zivilisationsge-

schichte als Netzverdichtungsgeschichte optisch präsent. Bei flüchtigem Blick über sehr große Zeiträume hinweg glaubt man netzverdichtungshistorisch Kontinuitäten zu erblicken. Fasst man kleine Zeiträume genauer ins Auge, so erkennt man Schübe. Drei dieser Schübe seien hier exemplarisch erwähnt – in Erinnerung an Schulwissen, das uns in einem guten Geschichts- oder auch Geographieunterricht zuteil geworden ist. Einen markanten Schub also brachte die Straßenbaugeschichte des Hoch- und Spätmittelalters. In Großteilen Europas werden ja in unserer Gegenwart in zahllosen Städten und Dörfern Feiern der Erinnerung an die Gründung dieser Plätze vor siebenhundert oder auch neunhundert Jahren ausgerichtet. Die Errichtung so vieler neuer Siedlungen, auch Stadtsiedlungen, wäre natürlich ohne eine lange Reihe von Innovationen, die die Technikgeschichte gerade des Mittelalters prägen, nicht möglich gewesen. Es bedurfte der Dreifelderwirtschaft, um die Ertragskraft der Böden bis zu Überschüssen zu steigern, ohne die der wachsende Stadtbevölkerungsanteil nicht hätte ernährt werden können. Auch das leistungsfähigere Zugtiergeschirr, insbesondere das breite Brustband der Ochsen oder Pferde, war ernährungswirtschaftlich wichtig. Es erlaubte, tiefer zu pflügen und so die Ertragskraft der Äcker zu steigern. Und innerhalb der Städte selbst wäre die Errichtung von Bauten mit jener Dynamik, die den mittelalterlichen Städtebau tatsächlich prägte, ohne die Erfindung der Schubkarre kaum möglich gewesen, die ja die Kapazität der Bauarbeiter, Steine zu bewegen, um das Vielfache steigerte. Was dann in den Städten erwirtschaftet wurde, vom Handwerk zum Beispiel, war seinerseits über Land zu bringen. Kurz: Weit über das sehr dünne Netz von Römerstraßen hinweg, die Europa bis hin zum Limes durchzogen, verdichtete sich jetzt das Netz der Handelswege zwischen der großen Zahl neuer Plätze rasch, und jede Regionalhistoriographie macht uns auf jene Trassen mittelalterlicher Herkunft aufmerksam, die ihrer topographischen Vorteile wegen auch unserem heutigen Straßennetz noch hier und da zugrunde liegen – der Hellweg zum Beispiel.

Ein zweiter Schub in der Verkehrswegeverdichtung ereignete sich in der von der Nutzung der Dampfkraft abhängig gewordenen Industriegesellschaft, nämlich im Eisenbahnbau seit dem zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts. Erst der Eisenbahnbau hat mit seiner dramatischen Steigerung von Transportkapazität und Transportgeschwindigkeit die Entwicklung unserer Städte zu Millionenstädten möglich gemacht. Im Avantgarde-Land der Frühindustrialisierung, in England also, entwickelte sich damals London zur ersten europäischen Millionenmetropole.

Drittens sei noch exemplarisch ein Netzverdichtungsschub erwähnt, an den die Alten unter unseren lebenden Zeitgenossen sich noch aus ihren eigenen Jugendjahren lebhaft erinnern können. Die Sache ist die, dass noch über das Ende des Zweiten Weltkriegs hinaus etwa die Hälfte zwar nicht der Dörfer, aber doch der Siedlungen nicht an ein ganzjährig störungsfrei Lkw-fähiges Straßensystem angeschlossen war. Die Siedlungen waren an Sandwegen oder an Schotterstraßen gelegen, und es bedarf nur geringer Phantasie, um sich vorzustellen, was das für die Präsenz von Gebrauchsgütern des alltäglichen oder auch höheren Bedarfs über die Fläche bedeutete und für die Erreichbarkeit von Arbeits- oder Ausbildungsplätzen für pendelnde Berufstätige und Schüler desgleichen. Es war ein Zeitraum von zehn bis fünfzehn Jahren, innerhalb dessen dann in Nutzung der hochentwickelten technischen Instrumentarien, wie sie die moderne Baumaschinenindustrie zur Verfügung zu stellen vermochte, auch die Verwandlung fast aller Wege in feste Straßen

abgeschlossen werden konnte – mit etlichen kulturellen, auch politischen Folgen, von denen noch die Rede sein muss.

Verkehr und Kommunikation interagieren, und deswegen muss unter dem Stichwort „Netzverdichtung“ nun auch noch speziell von den Kommunikationsnetzen die Rede sein. In den Jahren der Frühindustrialisierung und weit darüber hinaus waren ja Verkehrsnetze und Kommunikationsnetze streckenmäßig identisch. Das bedeutete: Noch zur Goethe-Zeit musste eine jede private Botschaft, jeder Brief, jede kaufmännische Bestellung und jede Rechnung, überdies jede Verwaltungsanordnung und jeder militärische Befehl auf Verkehrswegen transportiert werden – ineins mit dem reisenden Publikum in Kutschen und später dann mit der Eisenbahn. Allein das genügt schon fürs Erste um zu erkennen, dass anfänglich schwerlich absehbare Folgen mit einer technischen Innovation verbunden waren, die uns, wenn man sie in ihrer Quintessenz schlicht beschreibt, zunächst kaum aufregend vorkommen wird. Ich meine den Vorgang der technischen Ablösung der Kommunikationsnetze von den Verkehrsnetzen. Technikhistorisch begann das bereits in den fünfziger Jahren des 19. Jahrhunderts mit der Installation der Überseekabel, die in der Tat eine außerordentliche Bedeutung für die Entwicklung des Personenverkehrs und des Warentransports über sehr große ozeanische Distanzen hinweg hatte, nämlich durch die dramatische Verkürzung der für den Informationstransfer benötigten Zeiten in Relation zu den Zeiten, die man für die Abwicklung des Verkehrs brauchte. Im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts begann dann bei wenigstens einem Teilnehmer auf hundert Einwohner die Installation des Telefonnetzes. Über die Zeit des von mannigfachen politischen und wirtschaftlichen Katastrophen geprägten Halbjahrhunderts bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs vervielfachte sich die Anschlussdichte um das Sechsfache, hier und da auch um das Zehnfache. Die Zeit der informationstechnischen Vollintegration der Bewohner hochentwickelter Länder einschließlich einer noch immer nicht abgeschlossenen Differenzierung der technischen und sozialen Netznutzungsfolgen fiel dann in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts und setzt sich in das neue Jahrtausend hinein fort.

Man darf die skizzierte Ablösung der Informationsnetze von den Verkehrsnetzen eine Revolution nennen. Diese Revolution ist die Konsequenz einer Eigenschaft, die für technisch von den Verkehrsnetzen abgelösten Informationsnetzen erreichbar ist, nicht hingegen für die Verkehrsnetze. Informationsnetze lassen sich schließen, das heißt jeder Netzteilnehmer ist direkt mit jedem anderen Netzteilnehmer umwegfrei verbindbar, und Netze genau dieser Struktur sind zentrumslos. Sie wirken entsprechend dezentralisierend. Sie verteilen die Zugangsmöglichkeiten zu Informationen und damit deren Austauschmöglichkeiten homogen über die Fläche. Die ökonomischen, kulturellen, ja sogar die politischen Folgen dieses Vorgangs der Gleichverteilung von Partizipationschancen über die Fläche vergegenwärtige man sich ineins mit den bereits erwähnten, nämlich verkehrnetzverdichtungsabhängig bewirkten Vorgängen der modernen Mobilität von Personen sowie der dezentralisierten Zugänglichkeit nicht aller, aber doch fast aller Güter zur Bedienung unserer elementaren und auch gehobenen Ansprüche.

Von den kulturellen Konsequenzen dieses Vorgangs möchte ich eine einzige, aber signifikante anschaulich machen, nämlich das aktuelle und sehr rasch ablaufende Verschwinden einer sehr alten Differenz, die alle Hochkulturen von ihren Anfängen an über Jahrtausende hin bis fast in unsere Gegenwart hinein geprägt hat, nämlich die Differenz

von Stadt und Land. Bevor ich in der gebotenen Knappheit diese Veranschaulichung versuche, möchte ich zunächst auch noch die dezentralisierenden Wirkungen von Netzverdichtungsvorgängen anschaulich machen. „Alle Wege führen nach Rom“ – so lernten wir in der Schule, und beabsichtigt war damit, die singuläre Stellung, zu der die Stadt Rom im antiken mediterranen Weltreich gelangte, behaltbar zu machen. Überdies mochte man dann mit dem zitierten Spruch den universellen Anspruch der römischen Kirche bis in die Zeiten des kulturkämpferisch so genannten Ultramontanismus hinein verbinden. Man kann „Alle Wege führen nach Rom“ aber auch verkehrswegehistorisch hören. Alsdann meint man das zentrumsorientierte System der Eisenbahnstrecken, die aus allen Himmelsrichtungen auf große Zentren, und so auch auf Rom, zuzulaufen pflegen. Die kleinen Ortschaften Fiumicino oder Civitavecchia, auch Castelgandolfo oder Frascati verhalten sich größenordnungsmäßig zu Rom wie Satelliten, und die Eisenbahnstrecken, durch die sie mit dem Zentrum verbunden sind, führen wie Radialen in dieses hinein. Analoges gilt für München und Münster, für Wien und für Paris oder Warschau.

Zentrumsbildende Kräfte gibt es viele. Aber die Pragmatik des Verkehrs in dünnen Netzen verstärkt diese Kräfte wirksam. Man vergegenwärtige sich das noch einmal am Beispiel Roms. Wer von Fiumicino aus, wo sich heute der Flugplatz Roms befindet, mit der Eisenbahn für einmal sich nicht nach Rom selbst begeben möchte, vielmehr nach Castelgandolfo, was ja immer wieder einmal vorkommt, muss alsdann den Umweg über Rom nehmen. Man erkennt: Ein Zentrum ist, verkehrstechnisch gesehen, der Platz, den man umwegehalber passieren muss, wenn man, statt ins Zentrum selbst, in einen wege-technisch gesehen untergeordneten Nachbarort reisen möchte. Ort des unvermeidlichen Umsteigens und damit der Ort unvermeidlicher Zwischenaufenthalte zu sein – das macht das Zentrum natürlich für die Anlagerung zahlloser ökonomischer und kultureller Funktionen interessant und optimiert damit zugleich deren Zugänglichkeit. Das also ist die Pragmatik, die, wie schon erwähnt, London als erste europäische Metropole im Zeitalter des Eisenbahnbaus zur Millionenstadt sich hat entwickeln lassen.

Eisenbahnnetze sind nun aber, noch einmal, dünne Netze, nämlich in Relation zu den inzwischen extrem dicht gewordenen Straßennetzen, und ebendiese Netzverdichtung ist es, die in Kombination mit der Wirkung der ihrerseits sehr viel dichteren, nämlich sogar geschlossenen Kommunikationsnetze für fortschreitende Gleichverteilung der Chancen des Zugangs zu Gütern und Informationen über die Fläche hin sorgen. Eben damit nimmt die relative ökonomische und kulturelle Bedeutung der alten Zentren ab. Siedlungstechnisch bedeutet das, dass sich die Regionen zwischen den alten Zentren mit so genannten Zwischenstädten füllen, in denen man nicht nur wohnt, vielmehr vom Gymnasium bis zur Fachhochschule auch Ausbildungsmöglichkeiten findet, überdies in zahllosen Gewerbegebieten Arbeitsplätze und Märkte für Güter aller Art ohnehin. Diesen verkehrnetzverdichtungsabhängigen Vorgang der Dezentralisierung kann man sich sogar anschaulich machen, nämlich durch die Nachtansicht unserer Erde aus Raumfahrerdistanz gesehen, wie sie uns heute durch Satellitenfotos vermittelt wird. Gewiss: Die Lichtemission des riesigen Moskaus ist unzweifelhaft die eines Zentrums. London hingegen oder auch die bevölkerungsreichen Siedlungsräume der Benelux-Länder, die sich über Rhein und Ruhr und Main und Neckar hinab über einige Alpenpässe hinweg bis nach Oberitalien oder weiter östlich auch die Donau hinab erstrecken – überall dort sehen wir die alten

Zentren in diffuse Lichtbänder hinein aufgelöst. In dieser diffusen Lichtverteilung spiegelt sich der von sehr dicht gewordenen Verkehrs- und Kommunikationsnetzen ausgehende Effekt der Gleichverteilung zivilisatorischer Partizipationschancen über die Fläche. Just dieser sich infrastrukturell homogenisierende Zivilisationsraum ist es, in welchem die im ersten Teil dieses Vortrags skizzierten, Grenzen bildenden Prozesse sich intensivierender politischer Selbstbestimmung in kleinen Körperschaften, raumspezifischer Sicherheitsansprüche, entgeltpflichtiger Raumnutzung und raumspezifischer Kompensation ungleicher Betroffenheiten ablaufen.

Schlusswort

Als Bundespräsident hat Johannes Rau einmal eine Rede mit der Empfehlung begonnen: „Um sich die Gunst seines Publikums zu erhalten, sollte man mit dem Satz beginnen: Ich komme zum Schluss!“ Das gilt heute für mich in doppelter Hinsicht: Ich komme zum Schluss dieser anregenden Wissenschaftlichen Plenarsitzung und ich habe, wengleich es angesichts der an diesen beiden Tagen behandelten hoch komplexen Thematik auch reichlich vermessen erscheint, ein erstes Schlussresümee zu ziehen. Und das, obwohl von unseren herausragenden Referenten eigentlich schon alles Wesentliche gesagt worden ist. „Das gibt Freiheit.“, hat Kurt Tucholsky in solcher Lage festgestellt und den Rat hinzugefügt: „Missbrauche Deine Freiheit!“ Das werde ich tun.

Die Akademie für Raumforschung und Landesplanung hat mit der diesjährigen Wissenschaftlichen Plenarsitzung ein Themenfeld erneut beackert, das nach wie vor von brennender Aktualität ist. Das jüngste Themenbarometer des Instituts der Deutschen Wirtschaft sieht es seit geraumer Zeit auf dem ersten Platz der Berichterstattung, nur im Januar 2005 durch die verheerende Flutkatastrophe in Südostasien am zweiten Weihnachtstag 2004 verdrängt. Schon bald danach wurde wieder über Verkehrsthemen, alternative Energien sowie über Bio- und Gentechnologie berichtet – in dieser Reihenfolge über viele Monate hinweg. Zu Beginn des Jahres 2005 ist in Deutschland – endlich erfolgreich – die LKW-Maut auf Autobahnen eingeführt worden, bald darauf wurden auch die Rufe nach ihrer Ausweitung auf weitere Straßen und auch auf PKW lauter und die Medien informierten über neue Antriebstechniken wie beispielsweise den Hybridantrieb, über die EU-Feinstaubrichtlinie sowie über neue Grenzwerte und Partikelfilter in Dieselfahrzeugen. Im Februar 2005 trat das Kyoto-Protokoll zur Senkung der CO₂-Emissionen in Kraft und bot damit einen weiteren Anlass, sich mit dem Anteil des Verkehrs am Klimawandel zu beschäftigen.

In die allgemeine Berichterstattung fällt auch die öffentliche Wahrnehmung, dass Deutschland – und dies natürlich nicht erst mit der EU-Erweiterung – längst zum wichtigsten Transitland in Europa geworden ist. Stand bis zur Wiederherstellung der deutschen Einheit noch vor allem der Nord-Süd-Transitverkehr im Vordergrund, so blickt man nun nach der EU-Osterweiterung auf den erheblich gewachsenen Ost-West-Verkehr. Seine Lage in Europa gibt Deutschland die Funktion einer zentralen Verkehrsdrehscheibe, und mit weiter fortschreitender europäischer Integration und offensichtlich grenzenlosem Wachstum des Straßenverkehrs ist zu erwarten, dass unser Verkehrssystem schon bald an seine Grenzen stoßen wird.

Unsere Tagung hatte deshalb zwei thematische Schwerpunkte: Einerseits ging es um die Ursachen, Verlaufsformen und Strategien zur Bewältigung des weiterhin wachsenden Verkehrsgeschehens, andererseits um die besondere Rolle von Grenzregionen im Transitverkehr des zusammenwachsenden Europas. Herr Staatssekretär Köberle vom Innenministerium des Landes Baden-Württemberg hat in seinem Einleitungsreferat eindrucksvoll dargelegt, welchen Anteil der Verkehrssektor an der erfolgreichen Entwicklung seines Bundeslandes hat. Wir konnten seiner Einschätzung nur zustimmen, dass es Aufgabe der

Verkehrspolitik sein muss, die infrastrukturellen Voraussetzungen zum Erhalt und zum weiteren Ausbau der günstigen Position Baden-Württembergs im globalen Wettbewerb zu schaffen, zu sichern und sie immer wieder den sich ändernden Anforderungen von Wirtschaft und Gesellschaft anzupassen. Herr Staatssekretär Köberle hat, wie viele weitere Referenten nach ihm, auch von der Notwendigkeit einer „integrierten Verkehrspolitik“ gesprochen und dabei erwähnt, dass sich sein Bundesland angesichts rückläufiger Investitionsmittel des Bundes für eine grundlegende Neugestaltung der Verkehrswegefinanzierung einsetzen werde, nämlich für eine Umstellung von der Steuer- auf eine Nutzerfinanzierung, konkret also für die generelle Einführung eines Mautsystems für alle Fahrzeugarten.

Seit Jahrzehnten verbindet sich mit dem Schlagwort von der „Integrierten Verkehrsplanung“ die Forderung nach einer Verkehrsplanung, die alle Verkehrsträger einbezieht. Seit den siebziger Jahren wird eine solche Investitionspolitik bereits für die Fernverkehre im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung verfolgt. Heute gelten die Anstrengungen aber vor allem auch der Integration der Verkehrsinfrastruktur in die räumliche Gesamtentwicklung, was freilich erschwert wird durch die Erkenntnis, dass sich die raumordnerischen Belange nur unzulänglich in monetäre Größen fassen lassen. Große Herausforderungen stellt beispielsweise die raumordnerische Bewertung, ab wann und in welchem Umfang ein Straßen- oder Schienenprojekt über die herbeizuführenden Veränderungen von Erreichbarkeitsschwellen etwa das System der Zentralen Orte unterstützen oder zum Abbau von Strukturschwächen beitragen kann. Oder ob und in welchem Umfang ein verstärkter Ausbau des Schienenverkehrs in hoch belasteten Räumen tatsächlich zu einer Abnahme der Verkehrsleistungen auf den Straßen führen kann.

Solchen und anderen, ähnlich aktuellen Problemen waren auch unsere beiden ersten Hauptreferate gewidmet. Herr Bonß hat zunächst die wichtige Frage aufgeworfen, für welche Art von Mobilität wir eigentlich planen müssen. Moderne Gesellschaften, so seine Feststellung, seien immer auch und in hohem Maße mobile Gesellschaften. Ihre Mobilität sei geradezu eines der Basisprinzipien der Moderne. Auch sei die geographische Mobilität, wie sie sich zum Beispiel in Pendlerzahlen, Umzügen oder Fernreisen ausdrücke, zu unterscheiden von der sozialen Mobilität, wie sie sich etwa in sozialen Kontexten, beruflichen Auf- und Abstiegen oder familiären Bindungen etc. darstelle. Eine seiner weiterführenden Thesen war, dass in modernen Gesellschaften diese so definierte Mobilität nicht notwendigerweise mit Raumüberwindung und Verkehr gleichgesetzt werden könne. Vielmehr entwickelten sich Mobilität und Verkehr zunehmend voneinander unabhängig, manchmal sogar gegensätzlich. Herr Bonß hat jedenfalls einen erheblichen und anhaltenden Bedarf an aktiver Mobilitätspolitik festgestellt, die weit mehr sein müsse als nur die „traditionelle“ Verkehrspolitik.

Die „grenzenlose Entfesselung des Verkehrs in Europa und seine Perspektiven, Handlungserfordernisse und Handlungsmöglichkeiten“ waren sodann Gegenstand des zweiten Hauptreferats. Herr Beckmann hat uns eindrücklich vor Augen geführt, dass die europäischen Weichen längst in Richtung auf ein weiteres kontinuierliches Anwachsen des Personen- und Güterverkehrs gestellt sind. Nach seiner Sicht werden dazu nicht nur die zwischenstaatlichen Grenzen durchgängiger gemacht, sondern mit der Harmonisierung der rechtlichen, organisatorischen und technischen Rahmenbedingungen wird der

Austausch von Gütern und Dienstleistungen in Europa wesentlich erleichtert. Dennoch sieht er die Effizienz, Raumgerechtigkeit und Nachhaltigkeit dieses grenzenlos wachsenden Verkehrs nicht gesichert. Herr Beckmann hält es deshalb für zwingend geboten, die Folgen für Lebensumstände, Wirtschaft und Umwelt und auch neu entstehende räumliche Disparitäten weiterhin sorgfältig zu beobachten. Die Ergebnisse seien, wie dies auch schon Herr Staatssekretär Köberle gefordert hatte, in eine integrierte Raum- und Verkehrsplanung einzubringen, die erwünschte Verkehrsvermeidungen und modale Verkehrsverlagerungen zusammenführe. Nur mit einer integrativen Vernetzung von Verkehrsmitteln und Verkehrsinfrastrukturen, Verkehrsmanagement und Verkehrsbetrieb, Verkehrsinformationen und Verkehrsberatung sei der grenzenlos entfesselte Verkehr zukünftig noch zu beherrschen.

Unter der Moderation von Herrn Scholl ging es in der anschließenden Podiumsdiskussion um aktuelle Praxisaspekte wie beispielsweise um den Prioritätenkonflikt zwischen einer Verbesserung der Metropolenverbindungen und dem verstärkten Ausbau der regionalen Netze mit dem Ziel einer Förderung der Grenzräume und ihres Hinterlands, aber auch um die Zukunft der „Zwischenräume“. Von besonderem Interesse waren auch die von Herrn Vetsch vorgestellten positiven Schweizer Erfahrungen mit der Einführung des halbstündigen Taktsystems der Schweizer Bundesbahn und der Optimierung ihres Betriebsablaufs mit dem Ziel, die Züge „zwar so schnell wie nötig, aber nicht so schnell wie möglich“ fahren zu lassen. Herr Frerich und Herr Köhler haben übereinstimmend und anschaulich, mit Beispielen untermauert, die Notwendigkeit einer Harmonisierung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung dargestellt, aber auch die Internalisierung sämtlicher Kosten der unterschiedlichen Verkehrssysteme unterstrichen.

Der zweite Schwerpunkt unserer Wissenschaftlichen Plenarsitzung betraf die Rolle von Grenzregionen im europäischen Transitverkehr und wurde durch das Grundsatzreferat von Herrn von der Weth eingeleitet. Er hat dargelegt, wie sich Grenzen durch die Existenz von Unterschieden definieren, aber auch die Fähigkeit haben, gerade solche Unterschiede aufrechtzuerhalten. Unsere unmittelbare Nachbarschaft zu einer Grenze sei immer auch eine besondere Lebenssituation, wobei man in unmittelbarer Nachbarschaft sowohl von dem als auch mit dem lebe, was die „Fremden“ jenseits der Grenze anzubieten hätten oder was uns vor dem „Fremden“ beschützen könne. Das eine gehe einher mit der Neugier und dem Aufnehmen von neuen Anreizen bis hin zu Änderungen der Verhaltensweisen, das andere mit dem Gefühl von Bedrohung und dem Bedürfnis nach Sicherheit. Je nach individueller „Befindlichkeit“ der Bewohner in den Grenzregionen könne abgeleitet werden, ob die Lage in den Räumen beiderseits der Grenze stabil bleibe oder auf Veränderung und Integration zustrebe. Sollten in einem Grenzraum von der Politik und der Planung Anreize zur Integration gesetzt werden, seien derartige psychologische Ausgangsfaktoren unbedingt zu berücksichtigen. Allerdings bleibe zu bedenken, dass Menschen nicht auf Dauer aktiv durch Politik gesteuert werden könnten, sondern dass ihnen lediglich Raum angeboten werden könne für die Verwirklichung ihrer eigenen Lebensziele.

Um praktische Erfahrungen der Verkehrsbewältigung in Räumen beiderseits der deutschen Grenzen und um ihre „klassischen Chancen und Konflikte“ drehte sich sodann die zweite sehr lebendige Podiumsdiskussion, die von Herrn Hesse moderiert wurde.

Mit vielen anschaulichen Beispielen aus deutsch-polnischen, deutsch-niederländischen und deutsch-schweizerischen Grenzregionen haben uns die Kollegen Hoffmann-Bohner, Bächtold, Schade, Cegielnik, Tilkorn und Neef die typischen Probleme dieser Räume, aber auch ihre besonderen Potenziale nach dem Wegfall der Grenzen vor Augen geführt. Wie wir gesehen haben, kann für das erfolgreiche Zusammenwachsen von vorher getrennten Räumen gerade unsere gastgebende Region Bodensee-Oberschwaben ein besonders gutes Vorbild sein. Unsere Referenten haben uns deutlich gemacht, dass in aller Regel aus dem Wegfall der nationalen Grenzen ein besonders großer Bedarf an einer die ehemaligen Grenzen überschreitenden Planung und Koordination erwächst sowie an der gemeinsamen Entwicklung von Verkehrsangeboten, dass es aber auch nicht an nationaler Unterstützung fehlen darf. Zur Überwindung der vielen, nicht zuletzt auch der mentalen Unterschiede seien viele kleine Schritte weitaus Erfolg versprechender als „große“ Lösungen aus einem Guss. Herr Hesse hat aus dieser Podiumsdiskussion das gewiss zutreffende Fazit gezogen, dass Grenzümgebungen eine „Blaupause des gesamteuropäischen Verkehrsdilemmas“ seien, aber auch als Experimentierumgebungen oder Labore für neue Handlungsstrategien dienen könnten, deren Erfahrungen, von der regionalen Ebene ausgehend, auf die großräumige Entwicklung zurückwirken könnten. Jedenfalls bestehe Übereinstimmung, dass der Verkehr in den Grenzümgebungen ebenso nachhaltig und umweltverträglich zu organisieren sei wie etwa der transnationale Verkehr.

Unsere Wissenschaftliche Plenarsitzung hat schließlich Herr Lübke mit seinen im besten Sinne philosophischen Betrachtungen gekrönt. „Der Verkehr, die Grenzen und die Demokratie. Europäische Aspekte zivilisatorischer Evolution“ war das Thema seines Abschlussvortrags. In seinem bei ungeteilter Zustimmung und großer Bewunderung des Auditoriums frei gehaltenen Referat hat er sich unter anderem mit dem historischen Prozess des Durchlässigwerdens der Grenzen befasst, was oft genug aber auch zur Zunahme neuer Grenzen geführt habe, mit denen sich diese Räume neu definieren konnten. Herr Lübke hat vier Grenzraumtypen ausgemacht, deren Zahl teilweise dramatisch zunimmt:

- Grenzen der Selbstbestimmungskompetenzen oder von autonomen Gebietskörperschaften.
Die Zahl der Staaten in Europa hat sich versiebenfacht, und auch außerhalb Europas gibt es deutliche Tendenzen zu weiterer staatlicher Verselbstständigung. Auch die Zahl der Gebietskörperschaften nimmt zu, insbesondere bei unseren französischen Nachbarn. Es gibt eine deutliche Tendenz zur Ausstattung von Regional- und Kommunalverbänden mit mehr Selbstverwaltungsrechten.
- Innere Grenzen, die wir vor allem als Sicherheitsgrenzen wahrnehmen können.
Überall wachsen die Sicherheitsschranken, etwa um Flughäfen, Kraftwerke oder auch Firmenvorstände.
- Grenzen, die Zahlpflichten begründen.
Die immer perfekteren Möglichkeiten zur elektronischen Erfassung erlauben das leichte Abkassieren an immer neuen „Zollschranken“.
- Grenzen von Räumen, die durch unterschiedliche oder auch gemeinsame Betroffenheiten der Bewohner definiert werden. Räume in unmittelbarer Nachbarschaft von

Kernkraftwerken oder um nukleare Ablagerungsstätten präsentieren sich zum Beispiel als „Demo-Räume“.

Herr Lübbe hat uns die zivilisatorische Evolution anschaulich als eine Geschichte fortschreitender Vernetzung, insbesondere durch Verkehrs- und Kommunikationsnetze, beschrieben. Dabei hätten sich die Kommunikationsnetze technisch längst von den Verkehrsnetzen abgelöst. Nur Kommunikationsnetze könne man schließen, und sie seien mittelpunktslos, ja sie wirkten sogar zentrenauflösend.

Zum Schluss unserer diesjährigen Wissenschaftlichen Plenarsitzung sei nochmals der Blick auf unseren Tagungsort gerichtet. Sie alle werden mir zustimmen, dass sich die Stadt Ravensburg trotz mancher Anreiseschwierigkeiten als ein Glücksfall erwiesen hat, wozu nicht nur ihr schönes historisches Stadtbild und ihre quirlige Urbanität beigetragen haben, sondern auch ihre beeindruckend gesunde wirtschaftliche Position unter den „Top Ten“ der deutschen Regionen und vor allem auch die bewunderungswürdige Arbeit ihres engagierten Oberbürgermeisters Vogler.

Und damit komme ich nun wirklich zum Schluss, zumal ich aus meinen vielen Ansprachen gelernt habe, dass am Ende zehn Prozent des Applauses Zustimmung zu dem Gesagten signalisieren, neunzig Prozent aber damit ihre Erleichterung zum Ausdruck bringen, dass die Ansprache nun endlich zu Ende ist.

Ich schließe also unsere Tagung mit dem nochmaligen Dank an unsere Gastgeber, an alle Referenten und Mitwirkenden auf dem Podium, an die fleißigen Organisatoren im Hintergrund und an Sie alle, die Sie uns an diesen beiden Tagen zugehört und mit uns diskutiert haben. Das Präsidium der Akademie für Raumforschung und Landesplanung wäre auf bescheidene Weise glücklich, wenn Sie Ihr Kommen nach Ravensburg als bereichernd und lohnend in guter Erinnerung behalten würden. Ich freue mich darauf, Sie alle im Juni 2006 in Rostock wiederzusehen.

Anhang

Wettbewerb für Journalistinnen und Journalisten – Berichterstattung zur Wissenschaftlichen Plenarsitzung 2005 der ARL

Hans Pohle, Gerd Tönnies

Einführung

Regelmäßig wird beklagt, dass die Ergebnisse der raumbezogenen Forschung und Planung in der allgemeinen Öffentlichkeit kaum wahrgenommen werden. Daher sei auch in Presse, Radio und Fernsehen als vermittelnden Medien nur schwer Interesse an ihrer Tätigkeit zu wecken. Einer Popularisierung, so wird dann regelmäßig angeführt, stünden vor allem die Komplexität, Querschnittsorientierung und Langfristigkeit raumplanerischer Themen, Inhalte und Aufgaben entgegen. Gleichzeitig sei ihre fachspezifische Terminologie nur schwer zu verstehen und daher kaum an die allgemeine Öffentlichkeit zu vermitteln.

Im Rahmen eines gemeinsamen Zukunftsforums von ARL und BBR 2001 in Bonn war dieser Thematik daher ein gesondertes Podium, „Raumplanung – ohne öffentliches Interesse?“, gewidmet.¹ In einem Impulsreferat wurde hierbei von Klaus R. Kunzmann, Dortmund, die „Cinderella“-Raumplanung skizziert, deren Situation und Aktionsfähigkeit durch äußere Widrigkeiten ebenso geprägt sei wie durch unangemessene Bescheidenheit. Das Bild der Cinderella wurde in einem weiteren Impulsvortrag von Gerlind Weber, Wien, um die Metapher der Raumplanung als Schauspiel ergänzt, bei dem schon das Textbuch schlecht sei, das Stück auf einer schwer einsehbaren Bühne in schwacher Inszenierung von überwiegend „graumäusigen“ Schauspielern gespielt werde und das Publikum eigentlich ein ganz anderes Stück erwartet hätte.

Diese Bilder und die hierauf Bezug nehmenden Diskussionen waren für die ARL ein wichtiger Impuls und Ansporn, die Öffentlichkeitswirksamkeit raumwissenschaftlicher und raumplanerischer Tätigkeit und ihrer Ergebnisse näher zu untersuchen. Neben Bestandsaufnahmen und Auswertungen vorhandener PR-Broschüren der Raumplanung in Deutschland² sowie Initiativen zur besseren Verankerung raumwissenschaftlicher Themen in den schulischen Curricula (z. B. der Geographie) gehören zu den neuen Aktivitäten der ARL in diesem Bereich auch Wettbewerbe für Journalisten, mit denen Möglichkeiten und Formen einer besseren Vermittlung raumplanerischer Themen, Aufgaben und Ergebnissen in die Öffentlichkeit erprobt werden. Sie richten sich vor allem an junge, angehende, aber auch an ausgebildete Journalistinnen und Journalisten, die aufgerufen sind, interessante und allgemein verständliche Berichte über größere Veranstaltungen der ARL zu verfassen. Der erste Wettbewerb dieser Art wurde im Zusammenhang mit der Wissenschaftlichen Plenarsitzung 2003 der ARL in Saarbrücken erfolgreich durchgeführt, die unter dem The-

¹ Siehe Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 218, Hannover 2002, S. 83-88.

² Siehe ARL-Arbeitsmaterial Nr. 313, Hannover 2005

ma „Risiken in Umwelt und Technik: Vorsorge durch Raumplanung“³ stand. Ein zweiter Wettbewerb fand anlässlich der Wissenschaftlichen Plenarsitzung 2004 der ARL „Demographischer Wandel im Raum: Was tun wir?“⁴ statt.

Da auch die Thematik der Wissenschaftlichen Plenarsitzung 2005 der ARL „Grenzenloser Verkehr! Verkehr an Grenzen?“ von besonderer Bedeutung nicht nur für die räumliche Planung und Politik und für alle die Raumentwicklung beeinflussenden Fachpolitiken, sondern auch und gerade für die allgemeine Öffentlichkeit ist, hatte sich das Präsidium der ARL entschlossen, auch in diesem Veranstaltungsrahmen erneut einen Wettbewerb für Journalistinnen und Journalisten auszuschreiben.

Ziel des Wettbewerbs war wiederum die allgemein verständliche Vermittlung und Kommunikation von Verlauf und Ergebnissen der Veranstaltung an die breite Öffentlichkeit sowie an Multiplikatoren und Schlüsselpersonen in Bildung, Ausbildung, Kultur und Politik. Wert wurde auch auf die Herausarbeitung der (raum-)politischen Handlungsnotwendigkeiten gelegt, die sich aus den Konferenzergebnissen ableiten lassen. Das Angebot der ARL umfasste die Einladung zu dem Kongress in Ravensburg, sechs Preise, einen Zusatzpreis für bereits publizierte Beiträge sowie die Veröffentlichung der prämierten Beiträge auf der Webseite der ARL und im Berichtsband zur Tagung.

Das Kommunikationsmedium war freigestellt. Es konnten sowohl Print- als auch Hör- und Videomedien gewählt werden. Auch die Kategorie des Beitrags war freigestellt, sodass sowohl ein aktueller Kurzbericht als auch ein Hintergrundbericht oder sogar ein von der Tagung ausgehender thematisch vertiefender Bericht in Frage kamen. Ein Großteil der eingegangenen Beiträge basierte auf der Grundlage einer vorgesehenen Veröffentlichung in Printmedien. Sie waren als mittlere Zeitungsartikel oder längere, ausführliche Hintergrundberichte geschrieben. Darüber hinaus wurden auch zwei Hörfunkreportagen eingereicht. Einige Wettbewerbsbeiträge sind zudem im Original oder in leicht veränderter Form zeitnah veröffentlicht worden.

Ausschlaggebend für die Preisvergabe waren in erster Linie die Originalität des Beitrags sowie die fachkompetente und gleichwohl allgemein verständliche Berichterstattung über die grundlegenden Ergebnisse der Veranstaltung. Im Hinblick auf das Ranking und die Vergabe der vorgesehenen Preise herrschte in der Jury weitgehend Einigkeit. Dank der finanziellen Förderung der Wissenschaftlichen Plenarsitzung bzw. insbesondere auch dieses Journalistenwettbewerbs durch mehrere Sponsoren⁵ konnten fünf Preise vergeben werden. Die Jury hat einen ersten Preis, einen zweiten Preis, zwei vierte Preise sowie einen Sonderpreis für die erfolgte Veröffentlichung vergeben.

Der Jury gehörten an: Dr. Heik Afheldt, Wirtschaftspublizistischer Berater, Berlin; Rainer Frenkel, DIE ZEIT, Hamburg; Christian Holl, Freier Journalist, Stuttgart; Prof. Dr. Klaus R. Kunzmann, Dortmund; Katrin Voermanek, Freie Journalistin, Stuttgart.

³ Siehe Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 223, Hannover 2005, S. 119-149.

⁴ Siehe Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 225, Hannover 2005, S. 107-147.

⁵ Zu den Sponsoren gehörten: Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH, Friedrichshafen; Dachser GmbH & Co KG, Niederlassung Wangen; Flughafen-Friedrichshafen GmbH; Landesanstalt für Kommunikation Baden-Württemberg. Ihnen sei auch an dieser Stelle nochmals für die Unterstützung herzlich gedankt.

Die Berichte der fünf Preisträger/innen werden im Folgenden abgedruckt. Die ursprüngliche Gestaltung einiger Beiträge als Zeitungsseite mit mehreren unterschiedlichen Teilen (z. B. Interviews, Hintergrundinformationen usw.) konnte hier aufgrund des Formats der Veröffentlichung nicht wiedergegeben werden. Gleiches gilt auch für einen Teil der eingereichten Fotos, die aus Gründen des Urheberrechts nicht abgedruckt werden konnten. Die ARL dankt allen Teilnehmern des Wettbewerbs und den Mitgliedern der Jury für die geleistete Arbeit.

Prämierte Beiträge

1. Preis

Sara Reinke

Wann wird endlich das Beamen erfunden?

Der Tagungsort war mit Bedacht gewählt. Unter der Überschrift „Grenzenloser Verkehr? Verkehr an Grenzen!“ fand kürzlich die diesjährige wissenschaftliche Plenarsitzung der Akademie für Raumforschung und Landesplanung in Ravensburg statt. Das Dreiländereck im Süden Deutschlands bot Verkehrsengepässe und Überlastungserscheinungen hautnah – nicht zuletzt für die Tagungsteilnehmer selbst.

„Solange man Äpfel nicht per E-Mail verschicken kann, müssen wir uns die Straße noch teilen“ lässt eine große Speditionsfirma auf ihre LKW-Planen drucken. Doch nur auf den ersten Blick klingt dieser Akzeptanz heischende Satz einleuchtend. Auf den zweiten Blick gibt er dem kritischen Betrachter mehr Fragen als Antworten mit auf den Weg. Ob sich unter der Plane tatsächlich Äpfel befinden und nicht vielleicht eher Autoteile aus osteuropäischer Billigproduktion, sei einmal dahingestellt. Per E-Mail verschicken kann man sie in jedem Fall nicht – die Erfindung des Beamens steht leider noch aus. Aber sind LKW-Transporte die einzige Alternative? Wieso werden die Waren nicht mit der Bahn befördert oder gar mit dem Schiff? Und apropos Äpfel: Muss man eigentlich in einem Hamburger Supermarkt, in unmittelbarer Nähe des traditionellen Obstanbaugebiets „Altes Land“, unbedingt Äpfel aus Italien kaufen können? Oder bayrischen Joghurt im „Milchland Niedersachsen“? Ägyptischen Spargel in der Lüneburger Heide?

Solche und ähnliche Fragen waren es, mit denen sich die 125 Teilnehmer aus Wissenschaft, Politik und Praxis auf der Ravensburger Tagung auseinander setzten. Das Thema Verkehr ist im zusammenwachsenden Europa wohl so aktuell wie nie zuvor. Gerade Deutschland ist durch seine zentrale Lage innerhalb der EU von der stetigen Zunahme des grenzübergreifenden Fernverkehrs besonders stark betroffen. Die internationalen Verkehrsströme fließen nicht nur von oder nach Deutschland, sondern immer öfter auch einfach durch Deutschland hindurch. Deutschland ist ein Transitland.

Eulen nach Athen

Nahrungsmittel, Fahrzeugteile, High-Tech-Geräte oder Kleidungsstücke – bei den meisten Produkten haben die Transportkosten nur noch einen Anteil von wenigen Prozent am Endpreis. So ist es möglich geworden, Rohstoffe, Halbfertig- und Fertigwaren kreuz und quer durch Europa und die ganze Welt zu befördern, nicht selten auf den gleichen Strecken hin und zurück. Und schnell muss es auch noch gehen, vor allem dann, wenn es sich um verderbliche Lebensmittel handelt. Der Krabbenfang von der deutschen Nordseeküste reist zum Pulen nach Polen, um hinterher in Hamburg verzehrt zu werden; belgisches Schweinefleisch wird in Italien veredelt und landet als „Südtiroler Speck“ im deutschen Supermarkt. Mit großem logistischem Aufwand werden die sprichwörtlichen Eulen nach Athen getragen.

Ein hoher und beständig wachsender Anteil des Güterverkehrs wird über die Straße abgewickelt. Weil LKW-Transporte immer noch als die schnellste, billigste und flexibelste Beförderungsmöglichkeit gelten, rauschen die Brummis ohne Rücksicht auf Verluste durch Wohngebiete und ökologisch empfindsame Regionen, verstopfen die Straßen, verpesten die Luft, gefährden die Umwelt und den übrigen Verkehr.

Übermüdete Fahrer und schlecht gewartete Laster verursachen mehr Unfälle, als es ihrem Verkehrsanteil entspricht, und die Kosten der von LKWs verursachten Straßen- und Umweltschäden sind gewaltig. Weitere Kosten entstehen durch den enormen Flächenbedarf der Laster auf Straßen und Rastplätzen und auch der Bau von Lärmschutzwällen oder die Schaffung von Ausgleichsflächen für neue Autobahnabschnitte verschlingen Jahr für Jahr immense Summen. Weil aber der Staat und nicht die Speditionen den Löwenanteil der Verkehrsausgaben trägt, bleiben die Transporte aus Unternehmenssicht vergleichsweise billig. So billig, dass in der Vergangenheit die absurde Sparpolitik einiger Fuhrunternehmen sogar so weit ging, Güter lieber regelrecht „spazieren zu fahren“, statt sie kostspielig einzulagern.

Stillstand ist Rückschritt

Solchen Entwicklungen Einhalt zu gebieten, ist die Aufgabe der modernen Verkehrsplanung. Viele Jahre lang war Verkehrspolitik quasi gleichbedeutend mit Neubau, Ausbau und Erweiterung von Verkehrswegen. Seit den 1970er Jahren verzeichnete vor allem der Straßenbau enorme Zuwachsraten, während viele Bahnstrecken stillgelegt und zurückgebaut wurden. Dass mehr und bessere Straßen aber keineswegs den vorhandenen Verkehr absorbieren, sondern im Gegenteil einen weiteren Anstieg der Fahrzeugkolonnen hervorrufen und die damit verbundenen Probleme noch potenzieren, wurde lange verkannt. Erst in jüngerer Zeit rücken integrative Konzepte der Verkehrsoptimierung, -verlagerung und nicht zuletzt auch -vermeidung vermehrt in den Fokus verkehrspolitischer Maßnahmen. Ein Hauptanliegen vieler Planer ist dabei die Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene.

Durch die im Januar in Kraft getretene LKW-Maut versucht man inzwischen auch in Deutschland, die so genannten externen Kosten des Verkehrs stärker als bisher auf die Verursacher umzulegen. So können auch die ausländischen Nutznießer des deutschen Straßennetzes an den laufenden Ausgaben beteiligt werden. Eine relative Verteuerung des Straßengüterverkehrs bei stabilen oder besser noch sinkenden Preisen im Schienenverkehr könnte auch dazu beitragen, die Attraktivität von Gleistransporten zu erhöhen. Doch im Augenblick werden die höheren Kosten im LKW-Verkehr lediglich an den Endverbraucher weitergegeben, ohne zu einem nennenswerten Umstieg auf den Schienenverkehr zu führen. Damit das politische Instrument Mautgebühr auch aus ökologischer Sicht Erfolg hat, sind weitere Maßnahmen erforderlich.

Der Begriff der „Interoperabilität der Schienennetze“ wurde auf der Ravensburger Tagung viel strapaziert. Er meint im Wesentlichen nichts anderes als die Angleichung der technischen Voraussetzungen im europäischen Gleisverkehr. Uneinheitliche Spurweiten und Stromversorgungssysteme in den einzelnen Ländern setzen bisher die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn unnötig herab. Zusätzlich müssen die Fahrpläne im grenzübergreifenden

Verkehr besser abgestimmt werden, um die vorhandenen Gleiskapazitäten optimal zu nutzen. Rund-um-die-Uhr-Produktion und Just-in-time-Auslieferung zwingen die Transporteure zu einem rigiden Zeitmanagement, bei dem jede Verzögerung empfindlich ins Gewicht fällt. Und Güterzüge, die, wie der Bonner Wissenschaftler Johannes Frerich etwas zynisch anmerkt, im europäischen Durchschnitt mit 18 km/h in etwa die Geschwindigkeit eines Eisbrechers auf der Ostsee erreichen, bieten bisher kaum eine angemessene Alternative zum Straßengüterverkehr.

Money makes the world go round

Paradoxerweise geht die generelle Zunahme des Verkehrs mit einer Abnahme der verkehrsbezogenen Investitionen einher. Für den Ausbau eines leistungsfähigen europaweiten Schienennetzes fehlen die Gelder. Eine weitere Zunahme des LKW-Verkehrs steht trotz steigender Steuern und Abgaben zu befürchten.

Im Personenverkehr zeigen sich ähnliche Effekte. An der in den letzten Jahrzehnten verzeichneten Zunahme des Personenverkehrs insgesamt hatte der PKW-Verkehr einen überproportional hohen Anteil. Schneller, individueller, komfortabler lautet die Begründung derer, für die trotz Unfallgefahr und hoher Spritpreise das Auto das Verkehrsmittel der Wahl ist. Auch kilometerlange Staus können diese Argumente kaum entkräften, solange die Qualität der Bahnverbindungen überzeugten Autofahrern wenig Anlass bietet, ihre Meinung zu ändern. Wer sich einmal in langsamen Regionalzügen über schlechte Anschlussverbindungen geärgert hat oder im überfüllten ICE auf dem Fußboden sitzen musste, der nimmt beim nächsten Mal das Steuer lieber wieder selbst in die Hand. Und fährt damit häufig nicht nur besser, sondern auch billiger.

Wie im Güterverkehr auch, besteht das Problem vor allem darin, dass viele Fahrten unter dem Strich sehr viel höhere Kosten verursachen, als durch Steuern und Abgaben in die Staatskasse zurückfließen. Die tatsächlichen Kosten für Straßenbau, Umweltschutz und Unfallfolgen bleiben dem Kraftfahrer ebenso verborgen wie die ökologische Bilanz seiner Fahrt. Zwar hängt die mögliche Einführung einer PKW-Maut bereits als Unheil verkündende Wolke am fernen Autofahrer-Horizont, doch auch sie kann bestenfalls wirtschaftliche Verluste schmälern. Zu einer Abnahme des Autoverkehrs würde eine Mautgebühr vermutlich ebenso wenig beitragen wie die Vervielfachung der Benzinpreise in den vergangenen Jahrzehnten.

Die Handlungsspielräume der Verkehrspolitik sind mit finanziellen Restriktionen aber längst nicht ausgeschöpft. Von der gezielten Förderung ökologisch verträglicher Verkehrsmittel bis zur Verhängung von Fahrverboten ist vieles denkbar, um zu verhindern, dass sich die straßenlastige Verkehrsentwicklung auch im vereinten Europa im selben Umfang fortsetzt.

Hart an der Grenze

Sicher ist, dass die Verkehrslast in Europa auch in den kommenden Jahren weiter ansteigen wird. Und solange die Vorteile des Straßenverkehrs sowohl im Güter- als auch im Personentransport noch überwiegen, ist in diesem Bereich auf absehbare Zeit kaum mit einer Entlastung zu rechnen.

In den Regionen in unmittelbarer Nähe der Grenzen zeigen sich die Auswirkungen der ständig wachsenden Verkehrsströme besonders drastisch. Bis vor wenigen Jahren konnten hier zumindest die Autobahn-Rasthöfe noch von ihrer Randlage profitieren, wenn lange Wartezeiten an den Grenzübergängen dem Durchgangsverkehr eine Pause aufzwangen. Nun aber rauschen Vierzigtonner und Wohnmobile, Großraumlimousinen und Kleinlaster, Autos und Motorräder ungehindert vorbei und hinterlassen statt dem Duft der großen weiten Welt nur Lärm und Gestank. Immer den preisgünstigsten Produktionsstätten, den Erfolg versprechendsten Absatzmärkten oder auch einfach den schönsten Urlaubszielen hinterher fließt der Verkehr – möglichst weit, möglichst schnell, möglichst billig.

Wer bleibt, lebt hart an der Grenze – in vielerlei Hinsicht. Die Anwohner der Grenzregionen leiden unter Lärmbelastung und Stau, Straßenschäden und Umweltproblemen, können jedoch selbst von verbesserten Verkehrsbedingungen nur sehr bedingt profitieren. Denn die europäischen Grenzübergänge sind zwar für den schnellen Durchgangsverkehr weit geöffnet, der Ausbau und Anschluss regionaler Verkehrsnetze bleibt aber häufig auf der Strecke. Während die europäischen Metropolen immer näher zusammenrücken, sind die „gefühlten Entfernungen“ in peripheren Regionen ungleich größer.

Markus Hesse, Verkehrsgeograph aus Berlin, bezeichnet die Grenzregionen als „Blaupausen des gesamteuropäischen Verkehrsdilemmas“, als Regionen also, in denen die Verkehrsproblematik besonders deutlich hervortritt, die aber gerade aufgrund ihrer besonderen Lage auch Modell stehen können bei der Entwicklung neuer, integrativer Verkehrsprojekte in Europa. Es gilt, wie es der Münsteraner Bezirksplaner Erich Tillkorn formuliert, an ein „Europa vor Ort“ zu glauben. An viele kleine Projekte in vielen kleinen Orten, die in ihrer Masse viel bewirken können.

Tagung am Nabel der Welt

Das baden-württembergische Städtchen Ravensburg, im Dreiländereck zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz gelegen, befindet sich in einer solchen Modellregion. In der „ökologischen Projektstadt“ selbst setzt man auf kurze Wege und vermeidet zum Beispiel den Bau von dezentralen Einkaufszentren. Auch die Stärkung des Schienenverkehrs wird hier großgeschrieben. Doch allen Bemühungen zum Trotz hat die Region am Bodensee mit den typischen Schwierigkeiten einer Grenzregion zu kämpfen.

Egal aus welcher Richtung man kommt, Ravensburg scheint immer eine halbe Weltreise entfernt. Für die Teilnehmer der wissenschaftlichen Plenarsitzung hatte die lange Anreise zumindest einen Vorteil: Sie bot schon vorab ausführlich Gelegenheit, sich mit dem Tagungsthema auseinander zu setzen. Dass Regionalzüge keineswegs auf verspätete ICEs warten, der Autobahnverkehr nur so lange rollt, bis er eben steht, und Fliegen nur dann schöner ist, wenn der Zielort auch einen Flughafen hat, all das waren Alltagserkenntnisse, mit denen sich die Betroffenen sicherlich nicht zum ersten Mal konfrontiert sahen. Doch Stauwarnungen zu ignorieren, Wartezeiten einzuplanen und mit Verzögerungen zu leben, haben wir alle gelernt. In unserer „mobilen Gesellschaft“ sind 700 oder 800 Kilometer Anfahrt zu einer zweitägigen Sitzung längst keine Ausnahme mehr. Millionen Menschen pendeln täglich weite Strecken zum Arbeitsplatz, überwinden auf dem Weg zum Urlaubsziel Tausende von Kilometern oder surfen zumindest im Internet um die ganze Welt.

Die virtuelle Mobilität trägt mit dazu bei, Entfernungen zu überbrücken und die Welt scheinbar zusammenschrumpfen zu lassen. Doch den physischen Verkehr ersetzen kann sie nicht. Sowenig wie sich Äpfel per E-Mail verschicken lassen, sowenig kann eine Videokonferenz den Umgang mit den Gepflogenheiten japanischer Geschäftspartner lehren oder können Ausflüge in die schöne Welt des Internets eine Urlaubsreise ersetzen. Auch an einer wissenschaftlichen Tagung, und sei sie noch so weit entfernt, nimmt man besser persönlich teil, als nur die Protokolle zu lesen.

Und doch – vieles könnte leichter sein, wenn man auf Straße und Schiene, Flugzeug und Fähre ganz verzichten könnte. „Beam me up, Scotty“, so einfach hätte sich wohl manch ein Tagungsteilnehmer die Anreise nach Ravensburg gewünscht. Doch solange das Beamen nicht erfunden ist, müssen wir uns die vorhandenen Verkehrssysteme noch teilen. Und der Verkehrsplanung bleibt eine Menge zu tun.

2. Preis

Frederik Bombosch

Großer Grenzverkehr

TRANSPORT – Europa wächst zusammen, und die Zahl der Lastwagen auf den Straßen wächst. Vor allem das Transitland Deutschland ist davon betroffen. Experten erörtern nun ein besseres europäisches Wegenetz.

RAVENSBURG, 17. Juni. Ohne Zweifel ist Erich Tilkorn einer der besonders vorbildhaften Menschen der Veranstaltung. Er ist Planungschef bei der Bezirksregierung Münster, und er soll über Verkehrsprobleme entlang der niederländischen Grenze berichten. Eine Folie nach der anderen legt Tilkorn auf den Projektor. Jedes Mal ist eine Karte der Niederlande zu sehen. „Der Export aus unserer Region läuft über Antwerpen, der Import über Rotterdam“, erklärt er, und skizziert rasch die nötigen Ausbauprojekte – in den Nachbarländern Holland und Belgien. Über deutsche Verkehrspolitik redet Tilkorn wenig, er hat den Blick auf die andere Seite gerichtet. Ein Grenzländer, durch und durch.

Auch, wenn sich in Brüssel die Staats- und Regierungschefs heftig um den neuen EU-Haushalt streiten. An der Basis ist Europa längst angekommen. „Grenzenloser Verkehr? Verkehr an Grenzen!“ war das Motto einer Tagung der Hannoverschen Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL), die am Freitag in Ravensburg zu Ende ging. Die Vieldeutigkeit im Titel war erwünscht. Der Verkehr auf Deutschlands Straßen, so lautet eine Prognose der Bundesregierung, wird bis 2010 um mehr als 50 Prozent steigen, bezogen auf das Jahr 1995, als bekanntlich auch schon viel los war. Das Wachstum ist eine Folge der EU-Erweiterung. Egal ob Kaugummis von Kopenhagen nach Krakau transportiert werden müssen oder Lösungsmittel von Lodz nach Lissabon: stets führt der Weg durch Deutschland. Stärker als je zuvor ist Deutschland zum Transitland geworden, die Autobahnen zu einer Dienstleistung für die Nachbarstaaten.

Langsame Bahn

Diese Entwicklung, so befürchten viele Raumplaner, geht vor allem zu Lasten der Grenzregionen. Waren sie einst die Stau- und Umlastplätze des ganzen Kontinents, so drohen sie nun zur reinen Kulisse hinter den Fenstern der durchreisenden Züge und Autos zu werden. „Wir sind zwar jetzt in der Mitte des Kontinents“, sagt ein Vertreter aus dem deutsch-polnischen Grenzgebiet, „aber je besser die Fernverbindungen ausgebaut werden, desto mehr rücken wir wieder in die Peripherie.“

Dabei könnte alles so schön sein. Ein Referent zeigt eine Grafik zum Thema „Psychologie der Grenze“. Eine dicke Linie geht von oben nach unten. Auf der einen Seite stehen viele Punkte, auf der anderen genau so viele Dreiecke. Im nächsten Bild sind einige Punkte zu den Dreiecken gewandert und umgekehrt. Das sind die mutigen Grenzgänger, die Herausforderungen suchen, heißt es. Bei geschlossenen Grenzen hätten sie ihre Region verlassen, so fänden sie Arbeit in ihrer Heimat. Solch unbefangenes Diffundieren setzt aber freie Beweglichkeit voraus.

In vielen Grenzregionen hapert es daran noch. Nahverkehrsbusse enden an Staatsgrenzen, Straßen- und Bahnverbindungen benötigen langen planerischen Vorlauf. Zwanzig Jahre habe man an einer Brücke über den Rhein in die Schweiz geplant, berichtet ein Raumplaner aus Südbaden. Dann fingen deutsche und schweizerische Ingenieure an zu bauen, jeder von seiner Seite. Als sie sich in der Mitte trafen, offenbarte sich ein Debakel. Die deutsche Fahrbahn lag fünfzig Zentimeter tiefer als die schweizerische. Ein Kommunikationsfehler.

Zudem ist allen europäischen Einigungsbestrebungen zum Trotz ein Konflikt kaum zu vermeiden. Je häufiger die Anwohner über die Grenze fahren, desto stärker belasten sie die ohnehin strapazierten Verkehrssysteme, nehmen dem Fernverkehr den Platz weg. Noch stärker ist das im Eisenbahnverkehr zu spüren. Jeder Regionalzug, der von einem grenznahen Dorf ins nächste tuckert, behindert die schnellen Züge zwischen den großen europäischen Zentren.

Besonders spürbar war dieses Problem auf der Rheinstrecke zwischen Basel und Karlsruhe. Dort hat man darum mittlerweile getrennte Gleise für Schnell- und Regionalverkehr gebaut. „Die Strecke ist damit aber noch nicht fertig“, wie ein Vertreter der Schweizerischen Bundesbahn anmerkt.

Er verweist auf den Gotthard-Basistunnel, der ein Musterbeispiel für das Stückwerkeln in der europäischen Verkehrspolitik zu werden droht. Das Mammutprojekt mit einer Investitionssumme von acht Milliarden Schweizer Franken ist bereits im Bau. Der Tunnel wird den Verkehr über die Alpen revolutionieren, seine Kapazität auch langfristig Reserven bieten. Aber solche Projekte klappen nur, wenn auch entsprechende Anschlüsse gebaut werden. Deutschland hat zwar den weiteren Ausbau der Rheinstrecke garantiert. Im Moment ruht das Projekt aber, ein pünktlicher Abschluss wird immer unwahrscheinlicher.

Solch nationale Kirchturmpolitik ist kein spezifisch deutsches Phänomen. Auf 600 Milliarden Euro schätzt die EU den Investitionsbedarf entlang der europäischen Verkehrskorridore, den Trassen zwischen den Metropolen und Wirtschaftszentren. Mit 20 Prozent fördert die EU deren Ausbau, den Rest müssen die Mitgliedsländer zahlen. So bleiben viele Projekte auf der Strecke, weil schlicht das Geld fehlt.

Besonders deutlich wird der Rückstand im grenzüberschreitenden Zugverkehr. Holperstrecken und technische Inkompatibilität behindern die Bahn, die ohnehin dem Wachstum des innereuropäischen Verkehrs hinterher rollt. „18 Stundenkilometer – das ist die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Güterzugs im innereuropäischen Verkehr“, ruft ein Forscher empört. „Das ist langsamer als die Eisbrecher auf der Ostsee!“

REGION EMS

Von Korridoren und Achsen

Eric Neef leitet die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Region Ems-Dollart rund um Groningen und Emden.

Herr Neef, die grenzüberschreitende Region Ems-Dollart zwischen den Niederlanden und Deutschland gibt es seit 1977. Zählt man dort noch, wie viele Lkw über die Grenze fahren?

An den Grenzübergängen wird heute nicht mehr gezählt. Entlang der Straßen zur Grenze schon. Und der Verkehr nimmt stark zu.

Und wie kann die Region vom steigenden Transitverkehr profitieren?

Das ist schwierig. In der Verkehrsplanung redet man oft von Korridoren. Aber genau das wollen wir nicht! Durch einen Korridor fährt man nur durch, sonst macht man dort nichts. Wir sprechen lieber von einer Entwicklungsachse. Natürlich gibt es in unserer Region auch verschiedene Punkte, wo der Transitverkehr Mehrwert schafft. Etwa in den Häfen. Andererseits haben wir viel Verkehr, der wirklich anhält. Vor allem auf der Achse vom Ostseeraum zum Rotterdamer Hafen.

Gibt es Ideen, wie man diesen Verkehr in der Region halten kann?

Es hat Pläne für Transportzentren gegeben, aber die waren nicht realistisch. Wir müssen damit leben, dass man an Grenzen nicht mehr anhält. Von den Grenzübergängen in unserer Region ist man in einer halben Stunde in Oldenburg oder Groningen. Das sind beides attraktive Städte, da fährt man dann auch hin. Man bleibt in der Grenzregion, aber nicht an der Grenzlinie. Man überlegt nicht mehr „Wo muss ich anhalten?“, sondern „Wo will ich anhalten?“. Aber natürlich versuchen wir, den Reisenden Service entlang der Strecke anzubieten. Dann profitieren wir wenigstens ein bisschen von ihnen.

Gibt es zwölf Jahre nach dem Fall der Schlagbäume noch Menschen, die sich die Grenzen zurückwünschen, weil sie davon profitiert haben?

Nein. Es ist gut, dass die Zeit vorbei ist, als man ständig gefilzt wurde. Alles ist viel leichter geworden, der Verkehr fließt freier, so kommen insgesamt auch mehr Leute über die Grenze.

Sind Sie denn zufrieden mit dem Ausbau der Verkehrsverbindungen?

Wir haben gerade ein großes Projekt realisiert, darüber sind wir sehr glücklich. Auf der deutschen Seite ist mit niederländischer Unterstützung die A31 von Leer nach Oberhausen gebaut worden. Die Strecke verläuft zwar in Deutschland, aber wir profitieren genauso davon. Man spürt wirklich den Aufschwung, den diese Verbindung ausgelöst hat, es haben sich viele neue Betriebe niedergelassen.

Das Gespräch führte Frederik Bombosch.

Transkontinentaler Stau

Überlastet: Nicht nur in Europas Städten stockt der Verkehr. Auch auf den transkontinentalen Trassen herrscht Stau. 10 % der Fernstraßen und 20 % der Eisenbahnverbindungen in Europa sind überlastet. Die Flucht über die Wolken ist kein Ausweg: Auch die 16 größten Flughäfen in der Europäischen Union sind heillos verstopft.

Überfordert: Dass Europa mehr Grenzquerungen braucht, ist unumstritten. Ebenso klar ist aber auch, dass die meisten Ausbauprojekte noch größere ökologische Schäden anrichten werden. Der Grund: Die meisten europäischen Grenzregionen sind wegen ihrer Randlage über Jahrzehnte hinweg kaum durch Besiedlung beansprucht worden und ökologisch darum besonders wertvoll.

(Veröffentlicht in „Berliner Zeitung“ vom 18.06.2005)

4. Preis

Christian Benjamin Müller

Die Angst vor dem Verkehrskollaps – Infarkttrisiko im Herzen Europas

Wie Wissenschaftler EU-Politikern helfen, den Anforderungen des innereuropäischen Warenverkehrs gerecht zu werden

Der Patient ächzt messbar unter den ständig auftretenden Überlastungen. Die wichtigsten Adern drohen zu verstopfen. Ein rettender Bypass wäre an zahlreichen Stellen vonnöten. Das weiß man längst, doch eine Linderung durch die Beseitigung der Engpässe ist trotzdem nicht in Sicht. Dabei bestätigen sämtliche Symptome die Diagnose: Akutes Infarkttrisiko! Eile wäre geboten, es fehlt jedoch das Geld für sinnvolle Maßnahmen. Ärzte könnten hier ohnehin nicht helfen. In diesem Fall gilt es nämlich nicht einen Menschen zu retten, sondern die Vitalität des pulsierenden transeuropäischen Verkehrsnetzes zu erhalten.

Die Verkehrs-Experten auf der diesjährigen Tagung der hannöverschen Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) sind sich einig: Das Überleben dieses „Patienten“ wird maßgeblich über das zukünftige Wohlergehen der europäischen Volkswirtschaften entscheiden. Doch wie muss eine sinnvolle Kooperation im erweiterten Europa überhaupt aussehen, damit das Verkehrssystem infolge der wachsenden Beanspruchung nicht in absehbarer Zeit kollabiert?

Obwohl ihre Erklärungen bisweilen an das Vokabular eines Kardiologen erinnern, sind hochrangige Wissenschaftler aus ganz anderen Disziplinen zusammengekommen, die sich dieser wichtigen Frage stellen. Vor allem Verkehrsplaner, Ökonomen, Sozialwissenschaftler und Politiker diskutieren in Ravensburg mit europäischen Kollegen den Stand der Rettungsmaßnahmen.

Deutschland, ein Transitland par excellence

Die Rolle Deutschlands im europäischen Verkehrs-Puzzle ist nach der EU-Osterweiterung eine zentrale. Nach Auffassung des Referenten Prof. Bernd Scholl, dem Leiter des Instituts für Städtebau und Landesplanung an der Universität Karlsruhe, ist Deutschland „ein Transitland par excellence“. Demnach seien speziell für Deutschland „funktionierende und ausreichend leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen“ von entscheidender Wichtigkeit „für die zukünftige Konkurrenzfähigkeit des Landes und seiner Grenzregionen“. So weit so gut.

Doch davon, die notwendigen Verkehrswege bereitzustellen, ist man hier und anderswo in der Europäischen Union offenbar weiter entfernt als die bemannte Raumfahrt vom Mars. Spätestens als Prof. Johannes Frerich schonungslos den Ist-Zustand analysiert, entlarvt sich die schöne Hoffnung auf einen effizienten, reibungslosen innereuropäischen Verkehr – zumindest in der Momentaufnahme – als blanke Illusion.

Der Bonner Gesellschafts- und Wirtschaftswissenschaftler bringt die Hauptgründe für die „gravierenden Überlastungsphänomene in weiten Teilen des europäischen Verkehrsystems“ auf den Punkt: sinkende Investitionen in den Ausbau bzw. die Vernetzung der Verkehrswege und die zunehmende Unausgewogenheit der Verkehrsanteile. Während die Konzentration auf die Verbesserung der europäischen Straßennetze bisher ausgesprochen erfolgreich verlaufen ist, hinkt die Fertigstellung ehrgeiziger Schienenprojekte weit hinterher.

Obwohl die Menge der beförderten Güter weiter steigt, nimmt der Anteil der Schiene dramatisch ab. Wurden 1970 noch 21 % der Güter über die Schiene transportiert, so waren es 1998 nur noch 8 % – Tendenz weiter fallend. Seitdem der LKW-Verkehr nicht mehr durch die Schlagbäume an den Grenzen aufgehalten wird, hat es die Eisenbahn schwerer denn je. Kritiker sagen dem Schienenverkehr nach, er könne nicht annähernd mit der Straße konkurrieren. Viel zu langsam sei er und bei weitem zu teuer. Auf den ersten Blick ein schlagendes Argument: Der transeuropäische Eisenbahngüterverkehr steht sinnbildlich dafür. Er erreicht nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 18 km/h.

Da klingt es fast paradox, dass Prof. Johannes Frerich im Brustton der Überzeugung erklärt, die Stärkung der Eisenbahnen könne wesentlich zur Entlastung der Transitkorridore und Grenzräume beitragen und die Lebensqualität in diesen Regionen steigern. Als er die Bedingungen erläutert, wird deutlich, warum er mit derartigem Nachdruck die notwendige Revitalisierung der Schiene beschwört. Fast so, als wolle er am Ende selbst anschieben helfen, um die lahmen Güterzüge auf die Reise zu schicken.

Wettbewerbsnachteile: Güterzüge bewegen sich im Schneckentempo durch Europa

Dass die europäischen Eisenbahnen ihre Schwierigkeiten nicht in den Griff bekommen, sondern weiter an Boden verlieren, erklärt der Experte vor allen Dingen mit eklatanten Wettbewerbsnachteilen gegenüber anderen Verkehrsträgern. Solange man nicht davon abkommt, bei der Beurteilung des vermeintlich wirtschaftlichsten Verkehrsträgers scheuklappenverdächtige Kostengesichtspunkte anzusetzen, dürfte die Bahn weiterhin kaum eine Chance haben. Die tatsächlich durch den Verkehr entstehenden Kosten gehen bei weitem über die direkten Transportkosten hinaus. Denn auch Betriebskosten, Unfallfolgekosten und Zeitkosten schlagen in der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung kräftig zu Buche. Gerade der Straßenverkehr ist zudem in hohem Maße für Lärm- und Feinstaubemissionen verantwortlich. Außerdem produziert er mit einem Anteil von 84 % den Großteil des CO₂-Ausstoßes und verbraucht enorme Flächen. Dies alles kostet Geld und geht einher mit sozialen Konsequenzen, die die Lebensqualität der Menschen einschränken.

Als Voraussetzung für einen fairen Wettbewerb im Verkehr wird es nötig sein, an gesamteuropäischen Vorstellungen zu arbeiten. Eine Möglichkeit ist die Beteiligung der Straßennutzer an den Kosten für die Infrastruktur nach dem Verursacherprinzip. Hier und da kann die spezielle Förderung der Bahnnetze zumindest für einen Übergangszeitraum gesamtwirtschaftlich sinnvoll sein. Eines steht fest: Die europäischen Eisenbahnen müssen sich verbessern, wenn sie eine tragfähigere Säule des Güterverkehrs werden wollen. Es hakt gehörig an der technischen und organisatorischen Zusammenarbeit zwischen den

verschiedenen nationalen Netzen. Noch immer gibt es in Europa unterschiedliche Spurweiten und Stromversorgungen. Das führt zu absurden Behinderungen und trägt nicht gerade zur Erhöhung der Geschwindigkeit im Güterverkehr bei.

Erst wenn die Bedingungen dafür geschaffen wurden, kann man den potenziellen Nutzen der Eisenbahn wirklich objektiv beurteilen. Auf der Tagung der ARL sehen das viele so. Die Tatsache, dass hier nüchterne Wissenschaftler an das Rednerpult treten, von denen sich keiner verdächtig macht, eifernden Lobbyisten das Wort zu reden, verleiht dem Ganzen eine besondere Note.

Prinzip Hoffnung

Die grundsätzliche Problematik ist ein alter Hut. Auch die Absicht, eine Lösung der Funktionsschwächen herbeizuführen, wird in regelmäßigen Abständen quer durch die EU vernommen. Wäre da nicht der Umstand, dass gemeinschaftsweite Entscheidungen zur Finanzierung der bereitgestellten Lösungsmodelle noch langsamer ins Rollen kommen als jeder Güterzug! Was bleibt ist das Prinzip Hoffnung.

Im Idealfall macht die klamme EU aus der Not eine Tugend und hält es mit Jean Paul Sartre: *„Und wenn es auch beim Bau bloßer Luftschlösser auf ein Mehr oder Weniger an Unkosten wenig ankommt, woraus dann eben die fehlgeleiteten, schließlich betrügerisch gebrauchten Wunschträume resultieren, so ist die Hoffnung mit Plan und mit Anschluss ans Fällig-Mögliche doch das Stärkste wie Beste, was es gibt.“*

In der Zwischenzeit kommen die Menschen an viel befahrenen Fernverkehrsstraßen in den mehr als zweifelhaften Genuss, den Bärenanteil der „sozialen Nebenkosten“ einer europäischen Verkehrspolitik tragen zu müssen, die Schiffsverkehr und Schienennetze nicht sinnvoll nutzt.

Die Erledigung der europäischen Hausaufgaben bleibt am Staat hängen

Bei der Beseitigung der negativen Auswirkungen des Verkehrsgeschehens auf menschliche Lebensräume wird die Politik weitgehend von der Wirtschaft im Stich gelassen. Zwar profitieren Unternehmen in hohem Maße von effizienten Verkehrsnetzen, doch wenn es an die Erledigungen der europäischen Hausaufgaben geht, steht der Staat meist alleine da. Bestes Beispiel: Aktuell beschäftigt die Umsetzung der Feinstaubrichtlinien ganz Europa. Die Politik erwägt Fahrverbote für den Schwerlastverkehr auf Bundesstraßen. Weitere Maßnahmen lassen sich schwer umsetzen. Zur Reduzierung der Feinstäube in den Städten wurde eine City-Maut nach Londoner Vorbild angedacht. Doch dagegen regt sich, wie in München, massiver Widerstand. Die steuerliche Förderung von Rußpartikelfiltern wurde jüngst im Bundesrat diskutiert – und abgelehnt.

Die deutsche Automobilindustrie fühlte sich erst gar nicht zuständig. Trotz Feinstaubproblematik wurde die Erfindung leistungsstarker Rußpartikelfilter lange notorisch ignoriert. Nun kommt die hiesigen Autohersteller ihre eigene Schwerfälligkeit teuer zu stehen. Inzwischen stellte sich nämlich heraus, dass sich der Einbau von Partikelfiltern positiv auf den Wiederverkaufswert von Diesel-Pkw auswirkt und Hersteller ohne Partikelfilter um ihre Kundschaft fürchten müssen. Als nächsten Schritt will die EU die Abgasnormen

drastisch verschärfen. Eine Chance für die Autobauer, aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen.

Ganz außen vor sind Mediziner bei der Diskussion um Verkehrsbelastungen übrigens doch nicht. Seit einigen Jahren erforschen Herzspezialisten, welche Möglichkeiten zur Vermeidung kardiovaskulärer Störungen durch Feinstaub existieren. Wer auf den Punkt bringen möchte, was dieser medizinische Fachausdruck bedeutet, ist schnell wieder im Jargon der Verkehrsplaner angekommen: „Erhöhtes Infarktrisiko“. Diesmal wäre der Patient ein Mensch.

4. Preis

Anke Scholz

Verkehr an Grenzen – Die Mauer ist gefallen

Wer auf der Neustraße in Herzogenrath ein Straßenschild sucht, findet gleich zwei. Die niederländische Nieuwstraat und die deutsche Neustraße sind zusammengewachsen. „Vereintes Europa“ wird hier konkret.

HERZOGENRATH/KERKRADE: Auf den ersten Blick eine ganz normale Straße: Die Neustraße in Herzogenrath. Doch hinter der Grenzstraße verbirgt sich eine lange Geschichte. Und zwar eine deutsch-niederländische.

Gerade mal zwölf Jahre ist es her, da verlief die niederländische Nieuwstraat parallel zur deutschen Neustraße. Eine 30 cm hohe Mauer aus Leicon-Blöcken bildete die physische Grenze zwischen den beiden Gemeinden. Für Fußgänger war die Grenze kein wirkliches Hindernis. Ganz leicht konnte man über „das Mäuerchen“, wie die Markierung von den Anwohnern genannt wurde, hinübersteigen. Doch eine solche Grenzüberquerung per pedes war strengstens verboten. Geldstrafen sollten die Zuwiderhandlungen verhindern.

Kerkrade und Herzogenrath waren nicht immer getrennt. Seit dem 12. Jahrhundert bildeten die Städte eine Einheit. Erst durch den Wiener Kongress 1816 kam es zur Trennung mittels der deutsch-niederländischen Grenze. Auf der Neustraße markierte fast 180 Jahre die kniehohe Mauer diese Entzweiung der beiden Länder. 1991 war der Fall der Mauer auf der Neustraße beschlossene Sache.

Voraussetzung für diese Wende war das so genannte Eurodeprojekt. Die Stadträte der Nachbarstädte einigten sich darauf, zukünftig unter der Gemeinschaft „Eurode“ gemeinsam zu agieren. Der Name Eurode setzt sich aus den Begriffen „Europa“ und „Rode“ zusammen. Letzteres steht zum einen für die Burg Rode in Herzogenrath, zum anderen aber auch für die Region Land von Rode, wie schon seit dem 12. Jahrhundert die Region der beiden Grenzstädte bezeichnet wird.

Als erstes Projekt nahm sich die Eurode-Gemeinschaft die Vereinigung der Neustraße/Nieuwstraat vor. Die beiden Gemeinden lieferten damit ein Musterbeispiel für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. „Europa wird konkret. Die letzte Mauer auf dem Kontinent wird beseitigt,“ verkündete der damalige Bürgermeister von Kerkrade, Drs. Jan Mans, beim Abriss der Leicon-Dreiecke. Die Europäische Union erkannte, dass die beiden Kommunen mit der Zusammenlegung der Straßen ein Musterbeispiel für die europäische Zusammenarbeit ablieferten. Als Zeichen der Anerkennung unterstützte sie Eurode bei der Finanzierung des Umbaus. Rund acht Millionen DM kostete die Baumaßnahme.

Vor zehn Jahren wurde die „neue alte“ Straße dann wieder eröffnet. An den alten Straßenverlauf erinnern nur noch einige Reste der Leicon-Mauer, die als Skulpturen einige der zahlreichen Kreisverkehre zieren. Längst haben sich die Anwohner an die gemeinschaftliche Straße gewöhnt.

War es so einfach ein Stück Europa zusammenzufügen? Hans Spira von der Straßenverkehrsbehörde Herzogenrath kann sich noch gut an die Probleme zu Beginn der Straßeneröffnung erinnern: „Nach deutschem Verkehrsrecht dürfen Motorroller nicht auf dem Radweg fahren. Nach niederländischem Recht war das aber erlaubt.“ Das niederländische Gericht erkannte das Problem und änderte die Straßenverkehrsordnung. Von nun an hatten Mofafahrer auf dem Radweg strengstens Fahrverbot.

Nicht erst seit der Verbindung Eurode arbeiteten die beiden Gemeinden Eurode und Kerkrade eng zusammen. Ein Beispiel dafür sind die Feuerwehren in den Grenzstädten. Nach Ende des zweiten Weltkriegs markierte zunächst ein Stacheldrahtzaun die Grenze beider Länder. Später wich das Provisorium dann der niedrigen Mauer. Dadurch wurde die Grenze jedoch einige Meter in Richtung Deutschland verschoben. Das hatte Konsequenzen: Die vorher verlegten Wasserleitungen verliefen nun auf niederländischer Seite. Um an das Wasser zu gelangen, mussten die deutschen Feuerwehrleute ihre niederländischen Kollegen „anpumpen“. Die unterschiedlichen Ausrüstungen ließen sich jedoch nicht so leicht verbinden. Ein selbst konstruiertes Kupplungsstück sorgte für Abhilfe. Dadurch konnten die niederländischen mit den deutschen Schläuchen verbunden werden. Bis heute ist jedes Löschfahrzeug im Eurode-Gebiet mit dem Kupplungsstück für die Wagen ausgerüstet. Dadurch ist gewährleistet, dass sich die beiden Feuerwehren bei einem Einsatz gegenseitig helfen können.

Die unterschiedlichen Gesetzgebungen der beiden Länder sorgen immer noch für einen größeren bürokratischen Aufwand. Kommt es auf der Neustraße zu einem Unfall, treten zunächst jeweils ein deutscher und ein niederländischer Polizeibeamte an die Unfallstelle. Vor Ort wird dann entschieden, wer zuständig ist. „Da kann manchmal schon mal ein Zentimeter entscheidend sein.“, schmunzelt Spira.

Info: Lange Tradition

Als „Pave-d’Aix-La-Chapelle“ hatte die Neustraße schon zur Zeit Napoleons eine wichtige Funktion. Sie war eine wichtige Verbindung von Herzogenrath nach Aachen. Ab dem 19. Jahrhundert war sie ein beliebter Schmuggelort zwischen den Niederlanden und Deutschland. Lebensmittel, wie Käse oder Wurst, wurden rege illegal über die Grenze geschafft.

Das Ausland beginnt vor der Haustür

TRIER/LUXEMBURG: Zum Tanken mal kurz über die Grenze ins benachbarte Luxemburg? Für viele Autofahrer aus der Region Trier ist das selbstverständlich. Doch das Nachbarland hat mehr zu bieten als nur günstigen Sprit. Besonders die großherzogliche Metropole des Landes lockt viele Touristen. Viele Deutsche überqueren aber auch aus beruflichen Gründen jeden Tag die Grenze. Ein solcher Pendler ist Matthias Freiberg. Der studierte Grafiker aus Trier besitzt kein Auto und ist deshalb auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen. Unzufrieden ist der 27-Jährige damit aber nicht: „Es ist gemütlicher mit der Bahn zu fahren.“ Für Matthias Freiberg bestehen große Unterschiede zwischen dem luxemburgischen und dem deutschen Verkehrsnetz. Nicht nur das Tarifsystem, sondern

auch die Organisation ist in den beiden Ländern völlig anders geregelt. „Die Luxemburger passen besser auf ihre Züge auf. In jedem Zug gibt es einen Schaffner, der kontrolliert.“, berichtet Freiberg.

Den Regionalverkehr zweier Länder aufeinander abzustimmen ist nicht einfach. Ein Lied davon singen kann Dr. Thomas Geyer. Als Direktor des Zweckverbands Schienen-Personen-Nahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV) ist er auch zuständig für die Verbindung Trier-Luxemburg. Der öffentliche Verkehr ist in beiden Ländern national organisiert. Die beiden unterschiedlichen Systeme lassen sich daher nicht so leicht zusammenlegen. „Wir arbeiten über die Grenzen gut zusammen. Aber es ist schwierig.“, erklärt er. Die Probleme liegen zum einen in den unterschiedlichen Tarifsystemen. Die Preise sind in beiden Ländern anders gestaffelt. Doch nicht nur die Preise bergen Probleme mit sich. „Die Züge der beiden Länder fahren in unterschiedlichen Takten. Die Zeiten passen einfach nicht zusammen.“ sagt Dr. Thomas Geyer. So orientieren sich die Fahrzeiten der Züge in Rheinland-Pfalz etwa auf die Verkehrsknotenpunkte Mannheim und Koblenz.

Um eine Zugfahrt ins benachbarte Ausland attraktiver zu machen, entwarfen die deutsche und die luxemburgische Bahn schon vor längerer Zeit das „Luxemburg Spezial“. Für 8,40 Euro kann man damit zwischen Trier und Luxemburg einen ganzen Tag hin und her fahren. „Das Luxemburg Spezial ist eine gute Idee, doch leider nahm es zunächst kaum einer wahr.“ sagt Dr. Thomas Geyer. Die SPNV hat deshalb nun eine bessere Vermarktung des Tickets in die Hand genommen. Auf Plakaten und Broschüren sollen verstärkt auch diejenigen angesprochen werden, die nur in ihrer Freizeit das Nachbarland erkunden wollen. „Ziel unserer Kampagne ist es zu zeigen, dass es eine gute Verbindung zwischen Trier und Luxemburg gibt. Und die sollte man nutzen.“, so Geyer.

Interview mit Prof. Dr. Klaus J. Beckmann

Die EUREGIO Rhein-Maas verbindet die drei Länder Belgien, Niederlande und Deutschland miteinander. Prof. Dr. Klaus J. Beckmann vom Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen ist mit den Problemen der EUREGIO bestens vertraut.

Wie hat sich Ihrer Meinung nach die EUREGIO Rhein-Maas entwickelt?

Die Region wird zunehmend ohne Grenzen gelebt. Die Menschen fahren zum Einkauf, Leben und Arbeiten ins Ausland. Einige verlegen sogar ihren Wohnsitz ins Nachbarland.

Wo sehen Sie die Ursache für die zunehmend offenen Grenzübergänge?

In der EUREGIO Rhein Maas ist es vielleicht einfacher als in anderen Regionen, über die Grenzen hinweg zu leben. Sprachbarrieren fallen bei uns weg, denn viele Belgier und Niederländer können Deutsch. Das sieht in anderen Grenzregionen anders aus.“

Auch der Verkehr hat sich an den Grenzübergängen enorm erhöht. Sehen Sie dabei Schwierigkeiten?

Die Grenzpunkte kann man heute nur noch an den unterschiedlichen Straßenverkehrsordnungen ausmachen. In jedem Land gibt es unterschiedliche Gesetze bezüglich des Verkehrs. Dabei kann es dann schon mal zu Schwierigkeiten kommen.

Wie schätzen Sie die Rolle des grenzübergreifenden Verkehrs in der EUREGIO ein?

Der Verkehr ist ein wichtiger Faktor. Er ist die Voraussetzung dafür, dass die drei Länder territorial stärker zusammenwachsen.

Das Interview führte Anke Scholz

Kommentar: Mobil im Kopf

RAVENSBURG Mobilität – dieses Schlagwort ist zurzeit in aller Munde. Heutzutage ist es eine Selbstverständlichkeit, auch ganz entfernte Ziele zu erreichen. Doch Mobilität bedeutet nicht nur möglichst viele Kilometer zurückzulegen. Beginnt Mobilität nicht schon im Kopf?

Die Öffnung der physischen Grenzen zwischen den Ländern Europas sorgte nicht unbedingt gleichzeitig dafür, dass auch die mentalen Grenzen abgebaut wurden. Immer noch findet man weit verbreitet Vorurteile gegenüber anderen Nationen. Damit diese mentalen Barrieren verschwinden, bedarf es ganz konkreter Handlungen. Mit dem Abbau der Grenze ist das nicht erledigt. Um das zu schaffen, muss der internationale Kontakt weiter gefördert werden. Grenzregionen zeigen, dass der tägliche Kontakt die gedanklichen Hemmschwellen abbaut. Den Nachbarn täglich auf dem Weg zur Arbeit zu treffen, baut eine stärkere Beziehung auf, als ihm nur im Urlaub zu begegnen. Nur wenn in den Grenzregionen in den direkten Nachbarn keine Fremden mehr gesehen werden, kann das Wellen ins Landesinnere schlagen.

Umfrage

„Alles wird ja ein Europa. Diese Straße ist ein Vorläufer davon. Die Zusammenarbeit funktioniert hier vorbildlich.“

Johann Kremers, Kerkrade

„Die Grenzen sind doch sowieso offen. Wieso dann noch eine Mauer halten?“

Paul-Friedrich Schröder, Übach-Palenberg

„Ich finde diese Lösung hervorragend. Man hat aus zweien eins gemacht. Leider gibt es nur zu wenig Parkmöglichkeiten.“

Kerstin Diederer, Würselen

„Wir kommen besonders zum Einkaufen hierher. Diese Straße ist sehr bequem, sehr schnell kann man so über die Grenze fahren.“

Petra von Ree, Heerlen

„Früher konnte man immer noch die Zollhäuschen sehen. Heute merkt man gar nicht mehr, dass hier zwei Länder direkt aneinandertreffen.“

Hanna Dumont, Herzogenrath

Im Grenzraum liegt Potenzial

„Grenzenloser Verkehr? Verkehr an Grenzen!“ – unter dieses Motto stellte die Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) ihre wissenschaftliche Plenarsitzung 2005. Am 16. und 17. Juni erfuhren die Teilnehmer anhand von Vorträgen einiges über das Thema Grenzverkehr. „Das Thema zeichnet sich durch eine umfassende Komplexität und eine anhaltende Aktualität aus.“, erklärte Prof. Dr. Klaus Borchard. Referenten aus der ganzen Bundesrepublik und aus dem Ausland beleuchteten facettenreich die Thematik. Neben zum Teil philosophischen Referaten gab es jedoch auch Beispiele aus der Praxis. Vertreter aus unterschiedlichen Grenzregionen stellten die Lage in ihrem Gebiet vor. Das besondere Augenmerk galt dem Vorstellen der Schwierigkeiten und Chancen des Verkehrs an den Grenzübergängen.

Sonderpreis

Remko Kragt

In Europa geht der Zug ab*

Anmoderation:

Mit dem Wegfall der Grenzkontrollen zwischen den europäischen Staaten ist der Verkehr über die Grenzen einfacher und schneller geworden. Mal eben zum Tanken nach Luxemburg oder Polen; in den Niederlanden arbeiten und in Deutschland wohnen – das ist alles kein Problem mehr und man kann damit viel Geld sparen. LKWs müssen an den Grenzen keine teuren Wartezeiten mehr hinnehmen. Wo früher oft holperige Straßen und schlecht gepflegte Schienen ins Nachbarland führten, durchqueren heute schnelle Fernverbindungen die Grenzregionen. Neue Straßen und Bahnlinien werden gebaut, manche schon aufgegebene kleine Eisenbahnlinie wird wieder instand gesetzt. Städte wachsen grenzüberschreitend zusammen – und brauchen einen grenzüberschreitenden Nahverkehr.

Der Vertrag von Maastricht verpflichtet die EU-Staaten zu einer gemeinsamen Verkehrsplanung. Denn der Verkehr in Europa wächst und wächst. Wenn nichts geschieht, wächst er dem Infarkt entgegen. Europäische Verkehrspolitik ist zu einem Thema für Wissenschaftler geworden. Jede zehnte Fernstraße und jede fünfte Eisenbahnstrecke in Europa sei heute bereits überlastet, haben Forscher errechnet. Aber auch nach dem Wegfall der Grenzkontrollen müssen Europas Verkehrsplaner noch viele Schranken überwinden. Sie waren das Thema einer wissenschaftlichen Tagung, zu der sich Regionalplaner kürzlich in Ravensburg trafen. Der Eisenbahn haben sie eine große Rolle zugeordnet. Gerade für die Bahn sind Europas Binnengrenzen allerdings noch ziemlich dicht – wie Remko Kragt beispielsweise auf der Fahrt von Deutschland in die Niederlande bemerkt hat.

Reportage:

Lautsprecherdurchsage: „Meine Damen und Herren, auf Gleis 2 hat in Kürze Einfahrt IC 9140 von Stettin zur Weiterfahrt nach Amsterdam-Zentral. Planmäßige Ankunft 12.30 Uhr, planmäßige Weiterfahrt 12.44 Uhr. Bitte Vorsicht an Gleis 2.“

Wenige Minuten nach der Durchsage fährt die rote Lokomotive mit dem Intercityzug in den Bahnhof von Bad Bentheim ein. Kaum steht der Zug, springt ein Rangierarbeiter zwischen Lok und Wagen und löst die Kupplung. Laut zischen die Bremsschläuche.

(Originalton: Zwischen der Bremsschläuche, Eisenteile schlagen beim Abkoppeln zusammen.)

Die rote deutsche Lok fährt auf ein Abstellgleis. Wenige Augenblicke später schiebt eine gelbe Zugmaschine aus den Niederlanden ihre Puffer sanft gegen den deutschen Wagen.

* Sender / Redaktion: DLF / Europa heute. Hörfunkreportage gesendet am 12.07.2005.

Ein paar Handgriffe nur und der IC ist wieder fahrbereit. Acht Mal am Tag wiederholt sich die Prozedur – vier Mal auf Gleis zwei, jeweils eine halbe Stunde später auf Gleis eins in der Gegenrichtung. Für den Lokwechsel legt der Intercity, der sonst immer nur kurz in großen Städten hält, eine ungewöhnlich lange Pause ein. Eine geschlagene Viertelstunde steht er auf dem stillen, dreigleisigen Bahnhof. Bei schönem Wetter vertreten sich Fahrgäste aus aller Herren Länder die Beine auf dem Bahnsteig – und wundern sich über den langen Aufenthalt.

Ein Engländer: *„I think that’s interesting considering the EU. I think it should be able to continue, but I don’t know. Somewhat confusing.“*

Ein bisschen verwirrend sei das in der EU, meint ein englischer Passagier. Züge sollten doch einfach weiterfahren können.

Ein Niederländer: *„Die grens zou toch eigenlijk niets meer moeten betekenen. Is dit gewoon traditie?“*

Eigentlich bedeute die Grenze doch nichts mehr. Vielleicht halte der Zug nur aus Tradition, mutmaßt ein Holländer.

Und ganz kurz äußert ein anderer Niederländer seine Verwunderung über den Lokwechsel an der Grenze.

Mann mit niederländischem Akzent: *„Unglaublich, unglaublich!“*

Ein anderer nimmt die Pause mit Humor.

Noch ein Niederländer: *„Ach, er zijn altijd een paar kleine dingetjes in Europa, die bij te schaven zijn.“* (Er lacht herzlich.)

Es gebe in Europa immer ein paar Kleinigkeiten, die man nachstellen könne. Aber der Mann täuscht sich. Hier geht es nicht um Kleinigkeiten. Hendrik Jan Bergveld, Verkehrsberater der niederländischen Regierung, erläutert das Problem.

H. J. Bergveld erzählt (die Übersetzung wird über den Originalton eingeblendet): *„In Nederland hebben wij het 1.500 Volt gelijkspanning-systeem ...“*

Die niederländische Eisenbahn brauche 1.500 Volt Gleichstrom, die deutsche Oberleitung dagegen führe 15.000 Volt Wechselstrom. Hinzu kämen unvereinbare Sicherheitstechniken.

Aufblendung H. J. Bergveld: *„Eigenlijk is het tussen alle landen in Europa een probleem ...“*

Das Problem gebe es zwischen allen europäischen Ländern. Belgien etwa habe eine ganz eigene Sicherheitstechnik. Die französische Eisenbahntechnik sei wieder ganz anders. Und Spanien habe sogar eine andere Spurbreite.

Aufblendung Abschluss H. J. Bergveld.

Eine Folge dieser verkehrstechnischen Kleinstaaterei ist, dass die grenzüberschreitende europäische Verkehrspolitik die Lage paradoxerweise erst einmal komplizierter macht. Europas Eisenbahngesellschaften haben sich zwar auf eine gemeinsame Sicherheitstech-

nik geeinigt – das European Railtraffic Management System, kurz ERTMS. Aber dieses System kann nur nach und nach eingeführt werden, zunächst bei Neubauprojekten wie der Hochgeschwindigkeitslinie von Amsterdam nach Paris. Daneben gibt es inzwischen Züge, die durchfahren können. Der ICE etwa oder der französische Thalys schalten beim Grenzübergang automatisch um. Man könnte sie auch von Amsterdam nach Berlin fahren lassen, sagt Hendrik Jan Bergveld.

H. J. Bergveld erzählt, die Übersetzung wird über den Originalton eingeblendet: *„Het makkelijkste voor de verbinding Amsterdam-Berlijn zou zijn, als je gewoon de ICE daar laat rijden. Maar het is eigenlijk een constant kip-en-ei verhaal ...“*

Gutachten zufolge würden zwar voraussichtlich mehr Menschen diesen Zug nehmen, wenn er schneller wäre. Aber die Technik sei so teuer, dass sie sich für diese Verbindung dennoch nicht rentiere. Der Betreiber des ICE, die deutsche Bahn, bevorzuge deshalb die Strecke über Oberhausen und Arnheim.

Hohe Investitionen machen erst recht den regionalen Bahnen zu schaffen. Sie werden – anders als Fernverbindungen – zumeist subventioniert. Auf diesen Strecken entstehe neben den europäischen Fernverbindungen – mit und ohne durchfahrende Züge – noch ein drittes grenzüberschreitendes Bahnsystem.

H. J. Bergveld: *„We hebben Enschede-Gronau, daar rijdt een dieseltrein. En die ligt helemaal los van het Nederlandse systeem. ...“*

Zwischen Enschede und Gronau fahre ein Dieselzug auf einer deutschen Strecke, die keine Verbindung mit dem niederländischen Netz habe. Genauso sei es zwischen Leer und Groningen. Eine Linie mit belgischer Technik wurde nach Maastricht verlängert. So breitet sich selbst herkömmliche Bahntechnik noch über die Grenzen aus.

Fazit: Es wird wohl noch lange dauern, bis es für europäische Züge grenzenlos heißt:

(Pfeife des Schaffners, Lautsprecherdurchsage:) „Meine Damen und Herren an Gleis eins, Ihr Zug fährt jetzt ab. Vorsicht bei der Abfahrt des Zuges.“

Zugtüren schlagen zu, abfahrender Zug.

Kurzfassungen / Abstracts

Grenzenloser Verkehr? Verkehr an Grenzen!

Traffic without borders? Traffic on the borders!

Rudolf Köberle

Verkehrspolitik im Transitland Baden-Württemberg

Aufgabe der Verkehrspolitik des Landes Baden-Württemberg ist es, die verkehrlichen Voraussetzungen für die günstige Ausgangsposition im europäischen und weltweiten Wettbewerb zu sichern und den Anforderungen von Wirtschaft und Gesellschaft anzupassen. Der Verkehrssektor hat maßgeblichen Anteil an der erfolgreichen wirtschaftlichen Entwicklung des Landes. Insbesondere die Qualität der Verkehrsinfrastruktur ist ein zentraler Schlüsselfaktor im internationalen Standortwettbewerb. Ziel der Verkehrspolitik des Landes ist es daher, die Mobilität von Wirtschaft und Gesellschaft dauerhaft und umweltverträglich zu sichern. Allerdings steht auch die Verkehrspolitik des Landes im Zeichen knapper Kassen. Eine adäquate Aufgabenerfüllung ohne ausreichende Finanzmittel ist im Bereich der Infrastruktur politisch jedoch nicht möglich. Daher muss über neue Wege bei der Verkehrsfinanzierung, z. B. die Umstellung von der Steuer- auf die Nutzerfinanzierung, nachgedacht werden.

Der Beitrag thematisiert die sich daraus ergebenden großen Herausforderungen der Verkehrspolitik für Baden-Württemberg.

Das integrative Verkehrskonzept der Landesregierung verfolgt das Ziel, insbesondere das Fernstraßennetz des Landes den wachsenden Anforderungen des Personen- und Güterverkehrs anzupassen. Bei den Bundesschienenwegen muss Baden-Württemberg als bedeutende Wirtschaftsregion und Drehscheibe des internationalen Transitverkehrs in den Ausbau des nationalen und transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes eingebunden werden. Mit „Stuttgart 21“ soll im Schnittpunkt von Flughafen, zukünftigem Flughafenbahnhof und Autobahn eine neue Verkehrsdrehscheibe geschaffen werden. Auch die Binnenschifffahrt muss ihren Beitrag zur Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens leisten. Im Unterschied zu anderen Verkehrsträgern gibt es hier noch erhebliche Kapazitätsreserven, die genutzt werden sollten.

Transport policies in the transit state of Baden-Württemberg

The task of the transport policies of the state of Baden-Württemberg is to secure the transport prerequisites for a favourable starting position in European and worldwide competition and to adapt to the requirements of commerce and society. The transport sector has a decisive share in successful economic development of the state. In particular, the quality of the transport infrastructure is a central key factor in international competition. The goal of the transport policies of the state is therefore to secure the mobility of commerce and

society permanently and in a manner which is compatible for the environment. However, the transport policies of the state are confronted with a shortage of money. Adequate fulfilment of the tasks without sufficient financial means is, however, politically not possible in the field of infrastructure. Therefore, new ways in transport financing have to be considered, e. g. a move from tax financing to user financing.

This contribution broaches the issue of the big challenges for the transport policies for Baden-Württemberg resulting from this.

The integrative transport concept of the state government pursues the goal in particular of adapting the long-distance road network of the state to the growing requirements of public and goods transport. With respect to the federal railways, Baden-Württemberg, as a significant economic region and the turntable of international transit transport, has to be integrated into the extension of the national and trans-European high-speed network. With "Stuttgart 21", a new transport turntable is to be created in the point of intersection of airport, future airport railway station and motorway. The inland waterway transport also has to make its contribution to dealing with the growing volume of traffic. In contrast to other carriers, there are appreciable capacity reserves here which should be used.

Klaus J. Beckmann

Verkehr in Europa grenzenlos entfesselt? – Perspektiven, Handlungserfordernisse und Handlungsmöglichkeiten

Die aktuelle Entwicklung des Verkehrs über staatliche, physische, räumliche Grenzen hinweg macht es erforderlich, sich mit den Voraussetzungen wie auch den Implikationen auseinanderzusetzen. Dabei steht im Beitrag aber nicht die „Grenzenlosigkeit“ des Verkehrs innerhalb der Grenzen, d.h. nicht die strukturelle, qualitative und quantitative Entwicklung des Verkehrs durch ökonomische, räumliche, verkehrspolitische, finanz- und steuerpolitische, umweltpolitische oder verkehrsinfrastrukturelle Rahmenbedingungen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland im Betrachtungsvordergrund, sondern die Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs in einem zusammenwachsenden und sich verändernden Europa. Der „grenzenlose“ Verkehr mit „grenzenlosem“ Verkehrswachstum in Europa steht somit unter der Erwartung, dass Anforderungen der sozialen, ökonomischen und räumlichen Kohäsion in Europa erfüllt werden. Zum Teil ergeben sich aber erhebliche Konflikte mit den Forderungen der ökologischen Komponente einer Nachhaltigkeit der Raum- und Verkehrsentwicklung in Europa. Dies gilt insbesondere auch für „Grenzräume“, die aufgrund ihrer innerstaatlichen peripheren Lage bisher weniger durch Verkehrsinfrastrukturen durchschnitten waren, weniger Verkehrsbelastungen und weniger verkehrsbedingte Immissionen aufwiesen.

Aber auch unter den sozialen und ökonomischen Aspekten sind Effizienz, Raumgerechtigkeit und Nachhaltigkeit eines „grenzenlosen“ Verkehrs nicht „automatisch“ gesichert. Folgen für Lebenssituationen, Wirtschaft, Umwelt und vor allem hinsichtlich „neuer“ räumlicher Disparitäten müssen vielmehr kontinuierlich kontrolliert und gegebenenfalls beseitigt werden.

Transport in Europe, boundlessly unleashed? – Perspectives, action requirements and action possibilities

The current development of transport across state, physical and regional borders makes it necessary to deal with the prerequisites and also the implications. In this contribution it is not the “boundlessness” of transport within the borders, i.e. not the structural, qualitative and quantitative development of the transport through economic, regional, political transport, financial and taxation, environmental or transport infrastructural framework conditions within the Federal Republic of Germany in the foreground of observation but the development of the border-crossing transport in a coalescent and changing Europe. From the “boundless” transport with “boundless” growth in traffic in Europe it is expected that the requirements of social, economic and regional cohesion in Europe are fulfilled. Appreciable conflicts arise partly with the demands of the ecological components of sustainability in the regional and transport development in Europe. This applies in particular for the “border areas”, which were sliced through due to their inner state peripheral situation up to now, less through transport infrastructures, show less congestion and fewer pollutants caused by traffic.

But also from social and economic aspects, efficiency, regional equity and the sustainability of “boundless” transport are not secured “automatically”. Consequences for life situations, the economy, environment and, above all, with respect to “new” regional disparities rather have to be continuously controlled and, if necessary, eliminated.

Rüdiger von der Weth

Der Grenzraum als klassisches Feld von Chancen und Konflikten

Der Grenzraum – der Bereich direkt diesseits und jenseits der Grenze – kann materiell, symbolisch oder bezogen auf ein Kontinuum möglicher Gedanken aufgefasst werden. Eine Grenzöffnung zwischen zwei Staaten oder anderen geschlossenen sozialen Systemen (als Beseitigung von physikalischen, juristischen und verhaltensbezogenen Hindernissen) unter einfachen Annahmen eines analogen „thermo-dynamischen Modells“ kann ganz von selbst zu einer Angleichung der Lebensverhältnisse auf beiden Seiten führen. Es wird gezeigt, dass diese Analogie zwar sinnfällig ist, aber nicht automatisch richtig. Letztendlich wird in diesem Modelllauf der Grenzraum zum Transitraum, der auf beiden Seiten der Grenze eigentlich sehr ähnlich ist, aber deutlich unattraktiver ist als die jeweils ehemals grenzferneren Gegenden.

Der Beitrag zeigt, dass unter Einbeziehung einfachster motivationspsychologischer Annahmen andere Szenarien mindestens die gleiche Plausibilität beanspruchen können. Ein kompletter Niedergang eines ehemaligen Grenzraumes zu einem Gebiet, das eigentlich nur noch der Durchreise dient, ist genauso plausibel. Um begründete Hypothesen darüber aufzustellen, was in sich verändernden Grenzräumen wirklich geschieht, sind eine breite empirische Forschung über Motive, Wissen und Handeln der Akteure im Grenzraum sowie wesentlich differenziertere Modelle nötig. Für den Fall aber, dass solche Szenarien auf eine reale Gefahr verödennder Grenz-/Transiträume verweisen, können Letztere in ihrer

Entwicklung unterstützt werden, indem mehr Raum für Initiative und Unternehmungsgeist gegeben wird und sich ein soziales und kulturelles Klima entwickeln muss, das die Angst vor Veränderungen nicht in Aggression und Zurückweisung von Neuem umschlagen lässt. Dem entgegenzuwirken lohnt sich.

The border area as the classical field of chance and conflict

The border area – the area directly on this side and that side of the border – can be understood materially, symbolically or related to a continuity of possible thoughts. The opening of the borders between two states or other closed social systems (as elimination of physical, legal and behaviour-related obstacles) under the simple assumption of an analogue, “thermo-dynamic model” would lead all alone to an adjustment in the living conditions on both sides. It is shown that this analogy can be obvious, but not automatically right. In the end, in this model, the border area becomes transit area which is actually very similar on both sides of the border but is clearly less attractive than the areas formerly far away from the border.

This contribution shows that, including the simplest psychological motivation assumptions, other scenarios can claim at least the same plausibility. A complete demise of a former border area to an area, which in actual fact only serves as a thoroughfare, is just as plausible. To set up substantiated hypotheses as to what really takes place in changing border areas, broad empirical research on the motives, knowledge and actions of the players in the border area and appreciably differentiated models is necessary. For the case, though, that such scenarios refer to a real risk for border/transit areas which are becoming desolated, these can be supported in their development if more room is provided for initiative and entrepreneurial spirit; in addition a social and cultural climate has to develop so that any fear of change does change into aggression and a rejection of the new. It is worthwhile counteracting this.

Hermann Lübbe

Der Verkehr, die Grenzen und die Demokratie. Europäische Aspekte zivilisatorischer Evolution

Die Absicht des Beitrags ist es, auf vier Grenzneubildungen aufmerksam zu machen, die sich zur neuen Grenzenlosigkeit des Verkehrs komplementär verhalten. Erstens nimmt die Zahl der Staatsgrenzen zu und darüber hinaus generell die Zahl der Grenzen selbstbestimmungskompetenter Gebietskörperschaften. Zweitens durchziehen in einem Ausmaß wie nie zuvor Sicherheitsgrenzen unsere modernen Lebenszusammenhänge, also Grenzen zur Abwehr technischer, medizinischer, kriminologischer und politischer Gefahren. Drittens verlegen Zahlengrenzen den Weg, und einzig die technisch hochmodernen Formen des Zahlungsverkehrs unterbinden historische Erinnerungen an Formen vormoderner herrschaftlicher Wegelagerei. Viertens schließlich konstituieren sich Betroffenheitsgrenzen – Räume der Belästigung durch Nebenfolgen, durch ungleich im Raum verteilte unangenehme Nebenfolgen von grundsätzlich vorteilhaften Modernisierungsvorgängen.

In einem abschließenden Durchgang wird noch eine generelle Charakteristik der zivilisatorischen Evolution analysiert, in die sich die skizzierten Grenzneubildungen auch der Verkehrsentwicklung fügen, die Vernetzung. Die beiden wichtigsten Netze sind zweifellos Verkehrsnetze einerseits und Kommunikationsnetze andererseits. Metonymisch kann der Zivilisationsprozess als Netzverdichtung beschrieben werden. Netze genau dieser Struktur sind zentrumslos und wirken entsprechend dezentralisierend. Gerade dieser sich infrastrukturell homogenisierende Zivilisationsraum ist es, in welchem die vorher beschriebenen, Grenzen bildenden Prozesse sich intensivierender politischer Selbstbestimmung in kleinen Körperschaften, raumspezifischer Sicherheitsansprüche, entgeltpflichtiger Raumnutzung und raumspezifischer Kompensation ungleicher Betroffenheiten ablaufen. Siedlungstechnisch bedeutet das, dass sich die Regionen zwischen den alten Zentren mit so genannten Zwischenstädten füllen und damit der von sehr dicht gewordenen Verkehrs- und Kommunikationsnetzen ausgehende Effekt für Gleichverteilung zivilisatorischer Partizipationschancen über die Fläche sorgen wird.

***The transport, the borders and the democracy
European aspects of the evolution of civilisation***

The intention of this contribution is to draw attention to four new border formations which behave complementarily to the new boundlessness of transport. Firstly, the number of state borders is increasing and, in addition, in general, the number of the borders of regional authorities competent in self-determination. Secondly, security borders pervade our modern life coherencies to a degree never previously experienced, i. e. borders for defence against technical, medical, criminological and political risks. Thirdly, fare stages lay the way and only the technically highly modern forms of fare transport prevent historical memories of forms of pre-modern, stately highway robbery. Fourthly, finally, borders of concern – areas of nuisance through side-effects are constituted through unequally distributed unpleasant side-effects in the area of basically advantageous modernisation processes.

In a final process, a general characteristic of the evolution of civilisation is analysed in which the new formations of borders outlined also submit to the development of transport, the networking. The two most important networks are without doubt the transport networks on the one hand and communication networks on the other. Metonymically, the civilisation process can be described as network compression. Networks of exactly this structure are without a centre and correspondingly have a decentralised effect. It is just this infrastructural, homogenising area of civilisation in which the previously described border-forming processes run off intensifying political self-determination in small corporate bodies, area-specific security rights, use of area subject to cost and area-specific compensation of unequal concern. With regard to settlement, that means that the regions fill up between the old centres with so-called intermediate cities and thus the effect starting from transport and communication networks, which have become very dense, will provide for the equal distribution of civilisation participation chances over the area.