

Akteure in der Verkehrspolitik der Europäischen Union

Wie funktioniert eigentlich die europäische Verkehrspolitik? Wer sind die Akteure und weshalb dauert es oftmals so lange, bis die EU eine Richtlinie oder Verordnung verabschiedet hat? Die deutsche EU-Ratspräsidentschaft endet am 30. Juni 2007. Sie hat in Sachen klimafreundliche Verkehrspolitik wenig erreicht. Anlass für einen Überblick darüber, wie die EU überhaupt arbeitet.



27 Mitgliedsstaaten hat die EU seit Anfang 2007. Die politischen Abstimmungsprozesse sind dadurch noch komplizierter geworden.

Quelle: www.ec.europa.eu

Nun waren „wir“ also sechs Monate EU-Ratspräsident. Und unerwartet rückte gleich zu Beginn die Verkehrspolitik in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit: Der groß angekündigte Schwerpunkt „Klimaschutz“ wurde schon im ersten Monat deutscher Ratspräsidentschaft der deutschen Automobilindustrie geopfert und der verbindliche CO₂-Grenzwert für Neuwagen von 120 Gramm pro Kilometer verschwand ins Reich der Wunschträume. Das ging dann doch reichlich schnell. Aber wie können so plötzliche Kniefälle in einem komplizierten System wie der EU überhaupt passieren? Wer sind die Akteure in der EU, was war da los, und stimmt es denn, wenn demnächst wieder die alte Leier beginnt: „Die in Brüssel machen doch sowieso, was sie wollen!“?

Die Verkehrspolitik der EU ist ein besonderer Fall. Anders als in manchen anderen Politikbereichen geht es hier nicht nur um Details wie den Rundungsgrad von Erbsen, sondern um wichtige Regelungslücken – und damit auch um massive Lobby-Interessen.

Der Beginn der Gemeinschaftlichen Verkehrspolitik war peinlich. 1985 musste der Europäische Gerichtshof (EuGH) den Ministerrat dazu zwingen, überhaupt

verkehrspolitisch tätig zu werden. Zwar war Verkehr als Politikbereich schon in den Gründungsverträgen der 50er Jahre festgelegt worden, aber danach war außer punktuellen Entscheidungen 30 Jahre lang nichts passiert. Sechzehn vom Europaparlament in Straßburg bereits fertig abgestimmte Gesetzesvorschläge lagerten unbeachtet in den Schubladen des Ministerrates. 1983 riss den Parlamentsabgeordneten der Geduldsfaden: Sie reichten eine Klage wegen Untätigkeit des Rates ein. Damit bekamen sie 1985 schließlich Recht.

Zu den ersten anschließenden Maßnahmen gehörte die Harmonisierung der Versandpapiere für Lkw und Frachten im grenzüberschreitenden EU-Verkehr (1988). Und seitdem gibt es eine Menge nachzuholen. Heute machen die Politikerinnen und Politiker aus Brüssel und Straßburg bis zu 80 Prozent der verkehrs- und umweltpolitischen Gesetze, die für die EU-Staaten maßgeblich sind. Seit seinem sensationellen Vorstoß beim EuGH hat das Europaparlament erheblich an Macht gewonnen. EU-Verkehrspolitik ist zu einer spannenden Sache geworden.

Gremien der EU

Für das Verständnis des Systems EU ist das kompliziert ausbalancierte Zusammenspiel der Kompetenzen wichtig. Als bevölkerungsreichster Mitgliedsstaat spielt Deutschland dabei eine wichtige Rolle.

Drei Hauptakteure stehen im Vordergrund: Die EU-Kommission, das Europaparlament und der Rat der Europäischen Union, meist (Fach-)Ministerrat genannt.

Die EU-Kommission

Die EU-Kommission

- hat das alleinige Initiativrecht; als einziges Gremium schlägt sie Gesetzesentwürfe vor;
- überwacht die Umsetzung und Einhaltung der EU-Gesetze in den Mitgliedsstaaten, dazu kann sie den Europäischen Gerichtshof einschalten und Strafgerichte verhängen;
- verwaltet die Gemeinschaftsgelder und führt die vom Parlament und Rat beschlossenen Politiken und Förderprogramme durch;
- vertritt die EU bei internationalen Verhandlungen, die zum Abschluss von Übereinkünften führen sollen.

27 Mitglieder (ein Mitglied pro Mitgliedsland) bilden das Kommissarskollegium. Ihr fachlicher Unterbau ist in Generaldirektionen unterteilt, die jeweils für einen bestimmten Fachbereich zuständig sind. Die Verkehrspolitik, die Kommissar Jacques Barrot vertritt, ist Sache der Generaldirektion „Energie und Verkehr“ mit 1000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, unter der Leitung des deutschen Juristen Mathias Ruete aus Gießen.



EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot auf einer Veranstaltung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs EMSA.

Quelle: www.ec.europa.eu



Der Jurist Mathias Ruete aus Gießen, Leiter der Generaldirektion „Energie und Verkehr“ bei der EU-Kommission.

Quelle: www.ec.europa.eu

Jeden Mittwoch bittet die EU-Kommission zur Pressekonferenz. Die zuständigen Kommissarinnen und Kommissare stellen dann ihre aktuellen Stellungnahmen, Entscheidungen und Gesetzesvorlagen vor, über die unmittelbar vorher das Gesamtkollegium in seiner wöchentlichen Sitzung beraten hat. Ein festes Ritual, das immer gleich funktioniert. Fast immer.

Am Mittwoch, den 24. Januar 2007, wartete die Presse vergebens auf die vorgesehene Veröffentlichung des Umweltkommissars Dimas zu verbindlichen CO₂-Grenzwerten für Neuwagen, die in der europäischen Union produziert und verkauft werden. Die Bekanntgabe eines solchen Gesetzesvorhabens wurde überraschend verschoben.

Diese überstürzte Aktion wird leichter verständlich, wenn man bedenkt, dass die Kommission als Kollegium entscheidet und nach außen mit einer Stimme auftritt. Regelungen für Mehrheitsabstimmungen gibt es nicht. Tatsächlich war die Vorlage mit den gesetzlichen Vorgaben zum CO₂-Höchstwert bereits lange vorbereitet und abgestimmt worden. Doch vor der entscheidenden Sitzung am Dienstag hatte eine einzelne Person aus dem Kommissionskollegium ihre Meinung geändert und den vorherigen Konsens gesprengt – nach Einflüsterungen der deutschen Automobilindustrie. Diese Person war ausgerechnet der deutsche Industriekommissar Verheugen. Die Kollegialität war gestört, und eine einmütige Meinung konnte nicht mehr hergestellt werden. Einschlägige Personen aus dem deutschen Politiklager – unter anderem Bundeskanzlerin Angela Merkel, die amtierende Ratspräsidentin – nutzten anschließend die Gelegenheit, um die Automobilindustrie ihrerseits noch weiter zu unterstützen. Die gesamte Gesetzesvorlage wanderte in den Papierkorb.

Da die Kommission das einzige EU-Gremium ist, das Gesetzestexte vorschlagen kann, musste nun Konsens im Kollegium für ein Alternativpapier hergestellt werden. Anfang Februar einigte sich die Kommission auf mildere CO₂-Grenzwerte als von Umweltkommissar Dimas ursprünglich geplant – ein Zugeständnis an die Autoindustrie.

Adresse

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie & Verkehr
Rue de la Loi / Wetstraat 175,
B-1048 Brüssel

Der Ministerrat



Das Gebäude des Rats der Europäischen Union in Brüssel.
Quelle: Rat der Europäischen Union.

Der Rat der Europäischen Union/Ministerrat

- legt Arbeitsschwerpunkte fest (mittels halbjährlich wechselnder Ratspräsidentschaft);
- entscheidet über die Gesetzesvorlagen der Kommission, meist zusammen mit dem Parlament;
- legt gemeinsam mit dem Europaparlament den Haushaltsplan der EU fest (für 2007: 115,5 Milliarden Euro);
- koordiniert die allgemeine Wirtschaftspolitik;
- schließt im Namen der EU internationale Abkommen zwischen der EU und anderen Staaten ab;
- legt auf der Grundlage der bestehenden Leitlinien die Gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik der EU fest;
- koordiniert die Zusammenarbeit zwischen den nationalen Justiz- und Polizeibehörden.

Eigentlich heißt er Rat der Europäischen Union und besteht aus den unterschiedlichen Runden der Fachminister aller Mitgliedstaaten, zum Beispiel Verkehrsministerrat, Außenministerrat, Finanzministerrat etc. Vier Treffen jährlich und ein zusätzliches informelles Treffen gehören zu seinem Arbeitspensum. Der Vorsitz wechselt halbjährlich, und die Reihenfolge ist dabei schon bis 2020

festgelegt. Deutschland, das noch bis Ende Juni den Vorsitz – die Präsidentschaft – innehat, wird im zweiten Halbjahr 2007 von Portugal abgelöst. Anschließend folgt Slowenien.

Wer den Vorsitz hat, kann die Arbeitsschwerpunkte und Tagesordnungen bestimmen, leitet die Sitzungen, vertritt die EU nach außen und erhält damit insgesamt eine erhebliche Machtfülle. Verhandlungsführung bedeutet allerdings auch die Suche nach Kompromissen und Lösungen, Streitschlichtung usw. Angesichts der unterschiedlichen nationalen Interessen ist dies die schwierigste Aufgabe des Vorsitzes.

Der Unterbau des Rates tritt öffentlich kaum in Erscheinung, hat aber einigen Einfluss:

Da ist zunächst der „Ausschuss der ständigen Vertreter“ der Mitgliedstaaten („AstV“). Seine Vertreterinnen und Vertreter vorverhandeln die Tagesordnungen für die Ratssitzungen und die anstehenden inhaltlichen Entscheidungen. Dabei suchen sie vor allem nach Kompromissen zwischen den unterschiedlichen Interessen. Mehrere Monate im Voraus beginnen diese Vorbereitungen.

Für die Verkehrs- und Energiepolitik ist „AstV 1“ zuständig, dem die Stellvertretenden Leiter aus den nationalen Botschaften angehören. Unterstützt werden sie von Arbeitsgruppen und Referaten der für Verkehrs- und Energiepolitik zuständigen Ministerien der Mitgliedstaaten.

Ein eigenes Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union mit ca. 3000 Beschäftigten unterstützt insbesondere den Ratsvorsitz. Noch bis Ende Juni stellt das Generalsekretariat für Deutschland den reibungslosen Ablauf der Ratspräsidentschaft sicher. Es ist unter anderem zuständig für die technischen Vorbereitungen der Sitzungen, bemüht sich um Kompromissvorschläge, erstellt Berichte, Aufzeichnungen sowie Protokolle und archiviert sie, kümmert sich um die Aufbewahrung der Akten und berät in juristischen Fragen. Das Generalsekretariat sieht sich selbst als „Gedächtnis des Rates“ und wichtigen Garant für die Kontinuität der Arbeit. Und das ist auch notwendig angesichts des schnellen Wechsels im Vorsitz und in der Zusammensetzung der Fachministerräte.

Vermutlich wird die Kontinuität sich zukünftig weiter verbessern, denn Deutschland hat sich mit seinen beiden Nachfolgern im Ratsvorsitz, Portugal und Slowenien,

zusammengeschlossen und als „Troika“ erstmals ein gemeinsames Arbeitsprogramm über 18 Monate vorgestellt.

Das Europaparlament

Zuständigkeiten: Das Parlament

- entscheidet über Gesetzesvorschläge der Kommission, zusammen mit dem Ministerrat;
- entscheidet über den EU-Haushalt und kontrolliert ihn; die Haushaltsbefugnisse teilt es sich mit dem Rat;
- kontrolliert die Kommission (z. B. durch die Prüfung der Berichte der Kommission, durch mündliche und schriftliche Anfragen); es muss der Ernennung der Kommission zustimmen und kann durch ein Misstrauensvotum die Kommission als Gesamtgremium zum Rücktritt zwingen;
- kann den Europäischen Gerichtshof anrufen, wenn es der Meinung ist, ein Organ der EU verstoße gegen den Vertrag.



Das Gebäude des EU-Parlaments in Straßburg.
Die Abgeordneten müssen regelmäßig zwischen Straßburg und Brüssel pendeln.
Quelle: Photo Parlement Europeen

Ganz am Anfang saßen im Europaparlament nur 148 Abgeordnete. Mit den Erweiterungen stieg ihre Zahl stetig an, bis hin zu 786 Abgeordneten nach dem Beitritt Rumäniens und Bulgariens am 1. Januar 2007. Jedes Land hat unterschiedlich viele Sitze, entsprechend seiner Bevölkerungszahl. Deutschland hat

99 Sitze, das mit Abstand größte Kontingent. Ab den nächsten Wahlen im Jahr 2009 soll die Zahl der Sitze auf insgesamt 732 begrenzt bleiben, wobei Deutschland seine 99 Sitze und damit seine einflussreiche Rolle behalten kann.

Deutschland:	99 Abgeordnete
Italien, Frankreich, Großbritannien:	78 Abgeordnete
Spanien, Polen:	54 Abgeordnete
Rumänien:	36 Abgeordnete
Niederlande:	27 Abgeordnete
Belgien, Griechenland, Portugal, Tschechien, Ungarn:	24 Abgeordnete
Schweden	19 Abgeordnete
Österreich, Bulgarien:	18 Abgeordnete
Dänemark, Finnland, Slowakei:	14 Abgeordnete
Irland, Litauen:	13 Abgeordnete
Lettland:	9 Abgeordnete
Slowenien:	7 Abgeordnete
Estland, Luxemburg, Zypern	6 Abgeordnete
Malta	5 Abgeordnete

Die Beobachter der – grundsätzlich öffentlichen – Parlamentssitzungen haben es nicht leicht: Fast unauffindbar verlieren sich die Abgeordneten im riesigen Plenarsaal des Straßburger Parlamentsgebäudes. Am Eingang zur Zuschauerempore sind Übersichtspläne im DIN-A3-Format erhältlich, und wie bei einem Puzzle können die Gäste dann die Sitzplätze der „eigenen“ nationalen Abgeordneten zusammensuchen. Die Sitzverteilung im Parlament ist nicht nach Ländern, sondern entsprechend der politischen Ausrichtung nach transnationalen Fraktionen geordnet. Das macht die Suche kompliziert. Nicht gerade hilfreich für die Orientierung ist auch die Tatsache, dass einige Fraktionen in Deutschland keine Entsprechung haben: beispielsweise die „Fraktion Union für das Europa der Nationen“ (UEN), die „Fraktion Unabhängigkeit/Demokratie“ (IND/DEM) oder die nationalistische Fraktion „Identität, Tradition, Souveränität“ (IST). Die hat sich erst im Januar 2007 nach dem Beitritt von Rumänien und Bulgarien neu gegründet. Sechs Abgeordnete aus diesen Ländern machten es möglich, dass die Mindestzahl von 20 für die rechtsextreme Fraktion zustande kam. Die Fraktion erhob sogar Anspruch auf einen eigenen Vizepräsidenten im Verkehrsausschuss, erlebte bei der Wahl aber eine herbe Niederlage.

Wie sieht die Arbeit im Parlament aus?



Der Plenarsaal des EU-Parlaments in Brüssel.
Besucherinnen und Besucher sind hier jederzeit willkommen.
Quelle: Photo Parlement Europeen

18 ständige Ausschüsse und 33 Delegationen hat das Europaparlament, und jedes Parlamentsmitglied gehört verschiedenen Ausschüssen und Delegationen an. Die Ausschüsse erarbeiten Berichte und diskutieren sie, formulieren Änderungsanträge und stimmen anschließend darüber ab. Das Ergebnis wird dem Parlamentsplenum zur Annahme vorgelegt. Das Plenum kann außerdem Fragen an den Rat und an die Kommission formulieren und hält Dringlichkeitsdebatten ab. Jeder Abgeordnete kann überdies einzelne schriftliche Fragen an die Kommission stellen.

Immer bei den Sitzungen dabei sind die Interessensgruppen und Lobbyisten, aber auch Besuchergruppen. Denn anders als im Bundestag sind bei der EU grundsätzlich alle Ausschuss- und Plenumsitzungen öffentlich.

Die Sitzungswochen dauern von Montag bis Donnerstag. Dabei wechseln sich Fraktionssitzungen im belgischen Brüssel, Plenarsitzungen im französischen Straßburg, Ausschusswochen – wieder in Brüssel – und Wochen in den jeweiligen Wahlkreisen der Abgeordneten ab. Die EU-Parlamentarier sind also viel unterwegs.

Committee for Transport and Tourism (TRAN)
Europäisches Parlament, Rue Wiertz, D-1047 Bruxelles

Deutsche Abgeordnete im Verkehrsausschuss des EU-Parlaments:

Cramer, Michael, Berlin (Grüne/Bündnis90)	michael.cramer@europarl.europa.eu www.michael-cramer.de
Gewalt, Roland, Berlin (CDU)	roland.gewalt@europarl.europa.eu www.roland-gewalt.de
Jarzembowski, Georg, Hamburg (CDU)	gjarzembowski@compuserve.com www.gjarzembowski.de
Koch, Dieter-Lebrecht (CDU)	dieter-lebrecht.koch@europarl.europa.eu
Piecyk, Willi, Kiel (SPD)	willi.piecyk@europarl.europa.eu www.piecyk.de
Sommer, Renate, Herne (CDU)	renate.sommer@europarl.europa.eu www.renate-sommer.de
Stockmann, Ulrich, Magdeburg (SPD)	ulrich-stockmann@europarl.europa.eu www.ulrich-stockmann.de
Stellvertretende Mitglieder:	
Ferber, Markus, Augsburg (CSU)	markus.ferber@europarl.europa.eu www.markus-ferber.de
Jeggle, Elisabeth, Biberach (CDU)	elisabeth.jeggle@europarl.europa.de www.eurojeggle.de
Markov, Helmuth, Oranienburg (PDS/Linke)	helmuth.markov@europarl.europa.eu www.pds-europa.de
Öger, Vural (SPD)	vural.oeger@europarl.europa.eu www.vural-oeger.de
Schuth, Willem, Elbe-Weser-Kreis (FDP)	willem.schuth@europarl.europa.eu www.willem-schuth.de

Arbeiten im Wanderzirkus

Große Aluminium- und Kunststoffkisten gehören zu den auffälligsten Möbelstücken im Parlament. Sie sind für die 786 Abgeordneten und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vorgesehen. Da das Parlament jeden Monat zwischen Brüssel und Straßburg hin- und herpendelt, gehören die Kisten, in die die aktuellen Arbeitsunterlagen und Büromaterialien verpackt werden, zu den wichtigsten Utensilien.

EU-Abgeordnete haben drei verschiedene Arbeitsorte: das heimische Wahlkreisbüro, ein Büro in Brüssel und noch eins in Straßburg. Zwischen diesen Orten pendeln sie hin und her, oft begleitet von ihren Angestellten. Die Ausschusssitzungen finden Brüssel statt, die meisten Plenarsitzungen in Straßburg.



Umzugskisten gehören zu den Standardmöbelstücken der EU-Parlamentarier.

Quelle: privat

Die zwölf parlamentarischen Arbeitswochen pro Jahr in Straßburg haben die Regierungschefs 1992 in Edinburgh festgelegt und 1997 in Amsterdam noch einmal bekräftigt. Den Abgeordneten wird dadurch ein ständiger Wanderzirkus zugemutet: Die Fahrt nach Straßburg und zurück kostet im Durchschnitt einen ganzen Arbeitstag – und jede Menge logistischen Aufwand. Für die Straßburg-Wochen müssen die benötigten Materialien zusammengesucht und verpackt werden. Sämtliche Kisten werden dann in Lkw verladen und nach Straßburg gefahren. Am Ende der Woche rollt die Laster-Karawane dann wieder zurück.

Die Büroteams müssen mit, die EU-Kommissare und deren Trosse ebenfalls – und alle müssen für diese Zeit zusätzliche Übernachtungen organisieren und bezahlen. Etwa 3000 Personen ziehen einmal im Monat von Brüssel nach Straßburg und zurück, rechnen die Betreiber der Website www.oneseat.eu, die Unterschriften für einen einzigen EU-Sitz in Brüssel sammeln. Sie verweisen auch darauf, dass diese Zahlen noch aus der Zeit vor der EU-Erweiterung stammen und seitdem dramatisch gestiegen seien. Schätzungsweise 200 Millionen Euro koste das ständige Umherziehen im Jahr.

Eine weitere Folge der Pendelei: Vor dem späten Montagnachmittag kommen die Abgeordneten in Straßburg nicht zum Arbeiten – so lange dauert es, bis alle

angereist sind. Dafür dauern die Sitzungen regelmäßig bis Mitternacht. Es kommt oftmals vor, dass verkehrspolitische Debatten erst nach 22 Uhr auf der Tagesordnung stehen. Das Arbeitsprogramm in Straßburg ist dicht gedrängt. Am Donnerstag geht der Aufbruch ins Wochenende für viele schon mittags los – manchmal mit verheerenden Folgen für die Abstimmungen. Erst kürzlich scheiterte die Gesetzesvorlage für die Liberalisierung des internationalen Bahnverkehrs, weil zu wenige Abgeordnete zur Abstimmung kamen. Die notwendige qualifizierte Mehrheit wurde nicht erreicht. Grund: Die Abstimmung war nach zwölf Uhr mittags am Donnerstag.

Die Straßburger Hotellerie schätzt diesen institutionalisierten Unsinn natürlich sehr, ebenso wie die Flugunternehmen, die in den Parlamentsgebäuden an zentraler Stelle ihre Agenturen haben und kräftig profitieren.

Zwar wird längst über ein Ende des Wanderzirkus diskutiert. Aber das müssen alle Regierungen einstimmig beschließen. Frankreich hat bisher keinerlei Interesse an einer Änderung gezeigt.



Europapolitik versteht leider nicht jedes Kind.
Quelle: www.europa.eu.de

Babylonisches Sprachgewirr bei der EU?

Von den 5000 Beschäftigten des parlamentseigenen Generalsekretariats ist ein Drittel nur mit Sprachfragen befasst. Multilingualismus gehört zum Arbeitsprinzip der EU. Das bedeutet: Für die Ausschuss- und Plenarsitzungen sind 21 Amtssprachen garantiert, ebenso für den Briefverkehr mit EU-Bürgerinnen und -Bürgern. Auch alle Rechtsvorschriften werden in sämtlichen Amtssprachen veröffentlicht. Damit ist das

Generalsekretariat der weltweit größte Arbeitgeber fürs Übersetzen und Dolmetschen.

Die Dolmetscherinnen und Dolmetscher geben einen strikten Terminplan vor, denn für die höchst anstrengenden Simultanübersetzungen dürfen die Ausschuss- und Plenarsitzungen des Parlaments nicht länger als maximal vier Stunden dauern. Andernfalls muss es eine zusätzliche Pause geben – und schon stehen für andere Sitzungen weniger Dolmetscher zur Verfügung.

Bei den anderen Treffen und internen Gesprächen reduzieren sich die Sprachen allerdings auf die drei offiziellen Arbeitssprachen Englisch, Französisch und Deutsch. Und genau genommen wird Englisch zunehmend zur dominierenden Arbeitssprache für alle.

EU-Akteure im Internet

EU-Kommission: www.europa.eu.int/comm

EU-Kommission: Internet-Konsultationen: www.ec.europa.eu/yourvoice/

Rat der Europäischen Union: www.consilium.europa.eu

Rat der Europäischen Union, Präsidentschaft: www.eu2007.de

Europaparlament: www.europarl.europa.eu

Europaparlament, Verkehrsausschuss:

www.europarl.europa.eu/committees/tran_home_en.htm#

Initiative für einen einzigen Sitz des Parlaments : www.oneseat.eu

Heike Aghte