



**EUROPA-PARLAMENTET
EUROPÄISCHES PARLAMENT
EUROPEAN PARLIAMENT
PARLEMENT EUROPÉEN
PARLAMENTO EUROPEO
EUROPEES PARLEMENT**

**Generalsekretariatet
Generalsekretariat
Secretariat
Secrétariat Général
Segretariato Generale
Secretariaat Generaal**

**Generaldirektoratet for Forskning og Dokumentation
Generaldirektion Wissenschaft und Dokumentation
Directorate General for Research and Documentation
Direction Générale de la Recherche et de la Documentation
Direzione Generale della Ricerca e della Documentazione
Directoraat-generaal Onderzoek en Documentatie**

**UNDERSØGELSER OG DOKUMENTATION
SAMMLUNG WISSENSCHAFT UND DOKUMENTATION
RESEARCH AND DOCUMENTATION PAPERS
DOSSIERS DE RECHERCHE ET DOCUMENTATION
DOSSIERS DI RICERCA E DOCUMENTAZIONE
DOSSIERS ONDERZOEK EN DOCUMENTATIE**

**Serie for regionalpolitik og transport nr.
Reihe Regionalpolitik und Verkehr Nr.
Regional policy and transport Series No.
Série politique régionale et transports n°
Serie politica regionale e trasporti n.
Serie regionaal beleid en vervoer nr.**

9

**Den grænseoverskridende landevejstrafiks problemer i området
Aachen-Hasselt-Liège-Maastricht**

**Probleme des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs in der Region
Aachen-Hasselt-Lüttich-Maastricht**

**Problems of trans-frontier road transport in the
Aachen-Hasselt-Liège-Maastricht area**

**Problèmes de la circulation routière transfrontalière dans la région
Aix-la-Chapelle-Hasselt-Liège-Maastricht**

**Problemi della circolazione stradale transfrontaliera nella regione
Aquisgrana-Hasselt-Liegi-Maastricht**

**Problemen met betrekking tot het grensoverschrijdend vervoer over
de weg in het gebied Aken-Hasselt-Luik-Maastricht**

**marts
März
March**

1979

**mars
marzo
maart**

Den vedlagte dokumentation udgives kun på originalsproget. Imidlertid vil sekretariatet søge så vidt muligt at imødekomme anmodninger fra medlemmer, som måtte være interesserede i at modtage supplerende oplysninger, herunder et mere udførligt referat eller i særlige tilfælde en oversættelse af teksten til deres eget sprog.

Die beiliegende Dokumentation wird nur in der Originalsprache veröffentlicht. Das Sekretariat wird sich jedoch im Rahmen des Möglichen darum bemühen, den Anforderungen von Parlamentsmitgliedern um ergänzende Informationen nachzukommen. Dies kann unter Umständen in Form einer ausführlicheren Zusammenfassung oder - in Ausnahmefällen - in einer Übersetzung in die Muttersprache des Mitglieds geschehen.

The attached documentation is only published in the original language. However, the Secretariat will try to satisfy, if possible, requests of Members who would be interested in receiving supplementary information, including possibly a more extended summary or, in exceptional cases, a translation in their own language of the text.

La documentation ci-jointe est uniquement disponible dans la langue originale. Le Secrétariat essaiera toutefois de satisfaire dans toute la mesure du possible les demandes des membres qui seraient désireux de recevoir des informations supplémentaires, comprenant éventuellement une note de synthèse plus détaillée, voire, exceptionnellement, une traduction du texte dans leur langue.

La documentazione in allegato è solo disponibile nella lingua originale. Il Segretariato cercherà comunque, se possibile e se gli onorevoli membri lo richiedono, di fornire maggiori informazioni e eventualmente anche un più ampio riassunto. Solo in casi eccezionali si potrà esaminare la possibilità di una traduzione integrale del testo del documento.

Bijgaande documentatie is slechts beschikbaar in de oorspronkelijke taal. Het Secretariaat zal evenwel, voor zover dat mogelijk is, de leden die zulks wensen, uitvoeriger inlichtingen doen toekomen. Eventueel kan een meer gedetailleerde samenvatting worden gegeven, of in uitzonderlijke gevallen een vertaling van de tekst.

Sammendrag

Følgende redegørelse, som er udarbejdet af Europa-Parlamentets generaldirektorat for forskning og dokumentation, behandler problemerne vedrørende grænsetrafikken ad landevej i området Aachen-Hasselt-Liège-Maastricht.

Der gives først et kort overblik over, hvilken form for hindringer der generelt består for grænsetrafikken ved Europas indre grænser.

Derefter undersøges det, i hvilket omfang forskellige befolkningsgrupper samt godstransporten i området Aachen-Hasselt-Liège-Maastricht er udsat for vanskeligheder, ved hvilke grænseovergange der først og fremmest opstår problemer, samt hvorfor landevejstrafikken koncentrerer sig om bestemte grænseovergange.

I forsøget på at finde frem til løsninger, der kan overvinde vanskelighederne i forbindelse med grænsetrafikken, stilles dernæst det spørgsmål, om og i hvor vid udstrækning foranstaltningerne til forbedring af infrastrukturen for landevejstrafik vil kunne mindske problemerne.

Redegørelsen slutter med nogle forslag til fjernelse af hindringer, der skyldes bestemmelser i den enkelte eller i samtlige stater - som altså ikke kan skaffes af vejen på regionalt plan.

Zusammenfassung

Gegenstand der nachfolgenden Aufzeichnung, die in der Generaldirektion Wissenschaft und Dokumentation des Europäischen Parlaments erarbeitet wurde, sind Probleme des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs in der Region Aachen-Hasselt-Lüttich-Maastricht.

Es wird zunächst ein kurzer Überblick gegeben über die Art der Hemmnisse, die allgemein im grenzüberschreitenden Verkehr an europäischen Binnengrenzen auftreten.

Anschließend wird untersucht, in welchem Maße verschiedene Bevölkerungsgruppen sowie der Güterverkehr innerhalb der Region Aachen-Hasselt-Lüttich-Maastricht von Schwierigkeiten betroffen sind, an welchen Grenzübergängen die Probleme vor allem auftreten, und warum sich der Straßenverkehr auf bestimmte Grenzübergänge konzentriert.

Bei der Suche nach Lösungen zur Überwindung der Schwierigkeiten im grenzüberschreitenden Verkehr wird sodann gefragt, ob und inwieweit Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur innerhalb der betrachteten Region geeignet sind, Probleme abzumildern.

Mit einigen Vorschlägen zum Abbau von Hemmnissen, die sich aus einzelstaatlichen und gesamtstaatlichen Regelungen ergeben - mithin also nicht durch Maßnahmen auf regionaler Ebene beseitigt werden können -, schließt die Aufzeichnung ab.

Summary

The following note, which was drawn up in the European Parliament's Directorate-General for Research and Documentation deals with the problems of transfrontier road traffic in the Aix-la-Chapelle-Hasselt-Liege-Maastricht region.

The document starts with a short survey of the type of obstacles with which road traffic usually has to contend at internal European frontiers.

It then investigates how far different population groups and goods transport within the Aix-la-Chapelle-Hasselt-Liege-Maastricht region are adversely affected, at which border crossing points the problems mainly arise and why road traffic is concentrated at certain crossing points.

In discussing solutions to the difficulties with transfrontier traffic, the question is asked whether and to what degree measures to improve the road traffic infrastructure within the region in question could ease the problems.

The note ends with a few proposals for removing obstacles which arise from rules applied within Member States and which cannot therefore be removed by measures taken at regional level.

Résumé

La note suivante, élaborée par la Direction générale de la Recherche et de la Documentation du Parlement européen, traite des problèmes posés par les transports routiers transfrontaliers dans la région d'Aix-la-Chapelle - Hasselt - Liège - Maastricht.

Elle donne d'abord un aperçu de la nature des entraves auxquelles se heurtent d'une façon générale, aux frontières intérieures de la Communauté, les transports internationaux.

Elle examine ensuite dans quelle mesure les différents groupes de population et les transports de marchandises rencontrent des difficultés dans la région d'Aix-la-Chapelle - Hasselt - Liège - Maastricht, quels sont les principaux postes frontière à problèmes et pour quelles raisons le trafic routier se concentre sur certains points frontière.

La note pose ensuite la question de savoir, à propos de la recherche de remèdes aux difficultés des transports transfrontaliers, si et dans quelle mesure les dispositions visant à améliorer l'infrastructure des transports routiers à l'intérieur de la région considérée sont de nature à réduire les difficultés.

La note se termine par quelques propositions tendant à la suppression d'entraves résultant de dispositions nationales d'une portée régionale ou générale et qui ne peuvent donc être éliminées par des mesures prises au niveau régional.

Riassunto

Oggetto della seguente nota, elaborata dalla Direzione Generale della Ricerca e della Documentazione del Parlamento europeo, sono alcuni problemi del traffico stradale nella regione frontiera Aquisgrana-Hasselt-Liegi-Maastricht.

Viene innanzitutto fornito un panorama circa il tipo di ostacoli che si manifestano in generale nel traffico frontaliero alle frontiere interne europee.

Viene poi esaminato in quale misura siano sottoposti a difficoltà le varie categorie di popolazione nonché i trasporti di merci nell'ambito della regione Aquisgrana-Hasselt-Liegi-Maastricht, in quali passaggi di frontiera si presentano i maggiori problemi e per quale ragione il traffico stradale si concentri in determinati valichi di frontiera.

Nella ricerca di soluzioni volte a superare le difficoltà del traffico frontaliero si chiede poi se ed in quale misura provvedimenti intesi a migliorare l'infrastruttura dei trasporti stradali nell'ambito della regione considerata, risultino appropriati ad attenuare i problemi.

La nota termina con alcune proposte intese a ridurre gli ostacoli derivanti dalle regolamentazioni dei singoli Stati membri e comunitarie, ossia ostacoli che non possono essere eliminati mediante misure prese a livello regionale.

Samenvatting

In de volgende nota die in het Directoraat-generaal Onderzoek en Documentatie van het Europese Parlement werd opgesteld, worden de problemen in verband met het grensoverschrijdende wegverkeer in de regio Aken-Hasselt-Luik-Maastricht behandeld.

Allereerst wordt een kort overzicht gegeven van de belemmeringen die in het algemeen bij grensoverschrijdend verkeer aan Europese binnengrenzen optreden.

Vervolgens wordt onderzocht in welke mate verschillende bevolkingsgroepen en het goederenverkeer in de regio Aken-Hasselt-Luik-Maastricht moeilijkheden ondervinden, aan welke grensovergangen de problemen zich vooral voordoen en waarom het wegverkeer zich op bepaalde grensovergangen concentreert.

Bij het zoeken naar oplossingen voor de moeilijkheden in het grensoverschrijdende verkeer wordt dan de vraag gesteld, of en in hoeverre maatregelen tot verbetering van de infrastructuur van het wegennet in de bedoelde regio er toe kunnen bijdragen de problemen te verhelpen.

Aan het slot van de nota worden enige voorstellen geopperd tot het opheffen van belemmeringen die het gevolg zijn van regelingen der staten afzonderlijk of gemeenschappelijk en die dus niet door maatregelen op regionaal vlak uit de weg kunnen worden geruimd.

Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>
<u>Einführung: Zwei Alltagsprobleme</u>	3
<u>1. Warum treten Schwierigkeiten im grenzüberschreitenden Verkehr an europäischen Binnengrenzen auf?</u>	4
a) Hemmnisse infolge unzureichender Infrastrukturen und des gestiegenen Verkehrsaufkommens	4
b) Hemmnisse, die außerhalb des Verkehrssektors liegen	4
- Unterbesetzung der Zollkontrolle	
- Fehlen von Gemeinschaftszollämtern	
- Streiks des Zollpersonals	
- Verschärfte Personen- und Gepäckkontrollen	
- Steuern im Reiseverkehr	
c) Hemmnisse, die sich aus verkehrspolitischen Bestimmungen ergeben	6
- spezifische Kontrollen der Lkw-Fahrer	
- technische Kontrollen der Fahrzeuge	
- Formalitäten für statistische Zwecke	
- unterschiedliche Termine des Lkw-Fahrverbots	
<u>2. Wer ist in der Region Aachen-Hasselt-Lüttich-Maastricht von den Schwierigkeiten betroffen und in welchem Umfang?</u>	6
- 20,5 Mio Kfz an der deutsch-niederländischen Grenze	
- 26.000 Arbeitsplatzpendler täglich	
- 20.000 Einkaufs- und Freizeitpendler	
<u>3. An welchen Grenzübergängen treten die Probleme vor allem auf und warum konzentriert sich der Verkehr dort?</u>	8
- Deutsch-niederländische Grenze	8
Niederdorf-Autobahn	
Aachen-Autobahn-Nord	
Vaalserquartier	
- Belgisch-deutsche Grenze	10
Aachen-Autobahn-Süd	
Aachen-Bildchen	
Aachen-Köpfchen	
Aachen-Lichtenbusch	
- Belgisch-niederländische Grenze	11
<u>4. Wo sind Lösungen zur Überwindung von Schwierigkeiten im grenzüberschreitenden Verkehr zu suchen?</u>	12
- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur	12
Deutsch-niederländische Grenze	
Deutsch-belgische Grenze	
Verbesserungen im öffentlichen Nah- und Fernverkehr	
Automatische Verkehrslenkung	
- Vereinfachung und Harmonisierung der Zoll und Steuerbestimmungen	14
- Einschränkung der politischen und Sicherheitskontrollen	14

Karten und Abbildungen

	<u>Seite</u>
<u>Karte 1:</u> Abgrenzung der Euregio Rhein-Maas	16
<u>Karte 2:</u> Entwicklungssachsen, Entwicklungspole und Entwicklungsschwerpunkte in Nordwest-Europa	17
<u>Karte 3:</u> Autobahnnetz der Region A-H-L-M und seine Verknüpfungen	18
<u>Abb. 4:</u> Entwicklung des Verkehrsaufkommens an den Grenzüber- gängen innerhalb der Region A-H-L-M 1973-1977	19
<u>Karte 5:</u> Straßenbelastung 1965 bzw. 1970	20
<u>Karte 6:</u> Eisenbahn-Personenverkehr 1971	21
<u>Karte 7:</u> Arbeitsplatzpendler 1975	22

Anhänge zum Bericht

1. Die Verkehrsströme in der Region Aachen-Hasselt-Lüttich- Maastricht und die Belastung einzelner Grenzübergänge	23
2. Stellungnahmen zu Verkehrsproblemen	37
3. Quellenverzeichnis	44

Vorbemerkung

Die nachfolgende Aufzeichnung beschäftigt sich mit vier Fragenkomplexen:

1. Warum treten Schwierigkeiten im grenzüberschreitenden Verkehr an europäischen Binnengrenzen auf?
2. Wer ist in der Grenzregion Aachen-Hasselt-Lüttich-Maastricht davon betroffen und in welchem Umfang?
3. An welchen Grenzübergängen treten die Probleme vor allem auf?
4. Wo sind Lösungen zur Überwindung der Schwierigkeiten zu suchen?

In einem beigefügten Anhang erfolgt eine Aufbereitung verschiedener statistischer Materialien, auf denen die im Bericht verwendeten Zahlen und Schätzwerte beruhen. Des weiteren sind im Anhang Stellungnahmen verschiedener Institutionen zu den Problemen des grenzüberschreitenden Verkehrs im Untersuchungsgebiet auszugsweise wiedergegeben.

Diese Aufzeichnung wurde auf Veranlassung des Herrn Abgeordneten Schyns angefertigt. Die in ihr zusammengefaßten Gedanken und Beurteilungen binden jedoch weder den Auftraggeber noch das Europäische Parlament oder seine Organe, sondern stehen ausschließlich in der Verantwortung der Bearbeiter innerhalb der Generaldirektion Wissenschaft und Dokumentation. Sie sind als Diskussionsgrundlage und nicht als Lösungsvorschlag gedacht.

Zur Einführung: Zwei Alltagsprobleme

Wenn der Geschäftsmann aus dem belgischen Hergenrath nach Feierabend aus seinem im Aachener Raum angesiedelten Betrieb nach Hause zurückkehren will, muß er sich an der Grenze auf eine mögliche Überraschung gefaßt machen: sein mit deutschem Kennzeichen versehenes und in der Bundesrepublik versteuertes Geschäftsauto könnte bei der Verwendung auf belgischem Boden beschlagnahmt werden, wenn es länger als ein paar Monate verwendet wird. Es sei denn, er hätte vorgebeugt und sein Fahrzeug mit einem belgischen Kennzeichen ausgestattet, die belgische Einfuhr-Umsatzsteuer entrichtet und auch regelmäßig seine Kfz-Steuer an den belgischen Fiskus bezahlt. Dann wird das Fahrzeug allerdings vielleicht in Deutschland beschlagnahmt.

Alltag an der belgisch-deutschen Grenze.

Der Taxifahrer aus Aachen hat gleichfalls Schwierigkeiten bei der grenzüberschreitenden Ausübung seines Berufs. Denn für das in seinem Fahrzeug installierte Funkgerät hat er nur die Zulassung der Deutschen Bundespost in der Tasche; die amtliche Genehmigung der belgischen und niederländischen Verwaltung besitzt er nicht, und deshalb riskiert er bei jeder Fahrt über die Grenze die Beschlagnahme des Geräts. Das amtliche Papier aus den Nieder-

landen oder Belgien würde ihm im übrigen auch wenig helfen: es gestattet nur das Mitführen des Geräts, nicht aber seine Benutzung. Fazit: Wenn plötzlich ein Grenzbeamter auf die Idee kommt, alle Paragraphen ernst zu nehmen, bekommen sowohl unser Geschäftsmann als auch unser Taxifahrer gewaltige Schwierigkeiten.

Beide Beispiele sind heute - 21 Jahre nach der Gründung der EG - noch Realität im Herzen Europas. Und die Liste der Widrigkeiten, welche den rd. 2,6 Mio Grenzbewohnern in der "Euregio Rhein-Maas" (1) tagtäglich verdeutlichen, daß sie zwar in einer Region aber in drei verschiedenen Ländern wohnen, kann beliebig verlängert werden.

1. Warum treten Schwierigkeiten im grenzüberschreitenden Verkehr an europäischen Binnengrenzen auf?

Viele dieser Grenzbewohner - Belgier, Deutsche und Niederländer - können nicht begreifen, warum ihnen das Leben an der wirtschaftlich ohnehin nicht gerade verwöhnten Peripherie ihrer Vaterländer noch zusätzlich erschwert werden muß. Und die "Unüberwindbarkeit" der Grenze hat viele Gesichter. Sie trifft die unmittelbaren Anlieger genauso wie alle, die das Gebiet nur durchfahren wollen.

a) Hemmnisse infolge unzureichener Infrastrukturen und des gestiegenen Verkehrsaufkommens

Da ist zunächst das Problem, daß die Staatsränder zur Orientierungslinien für die nationalen Verkehrsplaner geworden sind: den vielen parallel zu den Grenzen verlaufenden Verbindungen entsprechen nur wenige grenzüberschreitende Straßen- und Eisenbahnlinien. Die sind dann z.T. stark überlastet; besonders im Bereich der deutsch-niederländischen Grenze, wo das Verkehrsaufkommen seit 1973 um weitere 32 % gewachsen ist, gibt es diesbezüglich Klagen aus der Bevölkerung.

Und daß angesichts der rollenden Verkehrslawine seit längerer Zeit auf niederländischem Boden bei Kerkrade eine fertige vierspurige Straße wenige Kilometer vor der deutschen Grenze endet, wird von vielen Betroffenen schlechthin als Musterbeispiel europäischer Fehlplanung empfunden.

b) Hemmnisse, die außerhalb des Verkehrssektors liegen

- Unterbesetzung der Zollkontrolle
- Fehlen von Gemeinschaftszollämtern
- Streiks des Grenzpersonals

Doch die Schwierigkeiten an der Grenze, die von vielen manchmal eilig auf Lücken im Verkehrsnetz zurückgeführt werden, haben nicht selten ganz andere Hintergründe: oft werden Staus und lange Wartezeiten an den stark frequentierten Übergängen durch die personelle Unterbesetzung bei der Zollkontrolle, das Fehlen von Gemeinschaftszollämtern oder durch Streiks des Grenzpersonals verursacht.

(1) Abgrenzung siehe Karte 1, S. 22.

- Verschärfte Personen- und Gepäckkontrollen

Zudem tragen die in jüngerer Zeit verschärften Personen- und Gepäckkontrollen im Zusammenhang mit der Bekämpfung des Terrorismus auch nicht gerade zum reibungslosen Ablauf des grenzüberschreitenden Verkehrs bei.

Dabei hatten die Brüsseler EG-Kommissare schon 1968 empfohlen, "das systematische Anhalten an den Binnengrenzen der Gemeinschaft zu vermeiden" und Reisende sowie Fahrzeuge "nur in Ausnahmefällen" (1) zu kontrollieren. Bei den deutschen Paß- und Gepäckkontrollen scheint wohl die Ausnahme wieder zur Regel gemacht worden zu sein, was von vielen Grenzbewohnern als besonders lästig empfunden wird.

- Steuern im Reiseverkehr

Campingfreunde, Freizeitkapitäne und Reiter dürfen noch mit Extra-Wartezeiten rechnen. Denn wer als Tourist sein mobiles Heim, Boot oder Pferd mit über die Grenze nehmen will, muß erst mal zahlen. Selbst wer nur seinen Drahtesel bei sich hat, muß sich von den nationalen Steuerbehörden in die Tasche greifen lassen - er könnte ja auf den Gedanken kommen, sein Fortbewegungsmittel im Ausland zu versetzen oder gar durch Vermietung kommerziell zu nutzen.

Doch was Grenzpendler und Touristen bereits in Rage bringt, läßt grenzerfahrene Fernfahrer noch kalt. Für sie gehören manchmal stundenlange Wartezeiten vor den Schlagbäumen zum Beruf, und viele Fragen - mündlich oder schriftlich - sind ohnehin nicht zu umgehen.

Trotz EG-Verträgen - oder gerade wegen ihnen? -, trotz fortwährender Bemühungen, die Zollregelungen und -pflichten innerhalb der Mitgliedstaaten des Gemeinsamen Marktes zu harmonisieren und zu vereinfachen, hält der Papierkrieg an den Binnengrenzen mit unverminderter Heftigkeit an. Im Durchschnitt kostet er - das haben Experten der EG-Kommission errechnet - jeden Lkw-Fahrer 80-90 Minuten Aufenthalt; und weil Zeit bekanntlich Geld ist, wird das Warten auch noch teuer: etwa eine Milliarde Rechnungseinheiten könnten innerhalb der Gemeinschaft der Neun eingespart werden, wenn die Grenzformalitäten 20-30 Minuten schneller erledigt werden könnten!

Doch so einfach ist der Papierkrieg allem Anschein nach nicht für beendet zu erklären: "Formalitäten und Verfahren sind in den einzelnen Mitgliedstaaten nach wie vor unterschiedlich", klagte der Präsident der Kommission, Roy Jenkins, noch jüngst in seinem Bericht vor dem Europäischen Parlament am 13. Februar 1979. "Sie behindern das Ausfuhrgeschäft, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen, für die es immer noch schwierig ist, über die Grenzen ihres Landes hinaus Geschäfte abzuschließen" (2).

(1) Schriftliche Anfrage von Herrn Schwörer Nr. 379/77 (Abl.Nr. C 289 vom 1.12.1977, S. 6) sowie Empfehlungen vom 21.6.1968 (Abl.Nr. L 167 vom 17.7.1968, S. 16).

(2) Rede des Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Roy Jenkins, vor dem Europäischen Parlament. Vorlage des Gesamtberichts 1978 und des Programms der Kommission für 1979, Luxemburg, 13.2.1979. (Dok. SEK (78) 2600/6-DE).

c) Hemmnisse, die sich aus verkehrspolitischen Bestimmungen ergeben

- Spezifische Kontrollen der Lkw-Fahrer
- technische Kontrollen der Fahrzeuge
- Formalitäten für statistische Zwecke

Weitere Bestimmungen, die den Aufenthalt an den Grenzen immer wieder verlängern, sind die Kontrollen der Fahrer z.B. auf Einhaltung der Fahrt- und Ruhezeiten und die technische Kontrolle der Fahrzeuge auf Ladung, Maße und Gewichte. Zweifelsohne ist diese Art von Kontrollen außerordentlich wichtig - aber es fragt sich, ob sie unbedingt an den Grenzen vorgenommen werden müssen, ja, ob nicht Kontrollen auf Stichprobe im Binnenland viel effektvoller wären. Wenn zu guter letzt auch noch die Fragen für die Transport- und Handelsstatistiken der EG beantwortet sind, erhalten Lastkraftwagen endlich grünes Licht zur Weiterfahrt.

- Unterschiedliche Termine des Lkw-Fahrverbots
- unterschiedliche Öffnungszeiten der Grenzkontrollstellen und Sommerzeit

Vorausgesetzt natürlich, daß jenseits der Grenze nicht gerade zufällig ein Lkw-Fahrverbot gilt oder die Zollabfertigung auf der anderen Seite der Grenze erst eine Stunde später öffnet. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang auch die große Verwirrung, die durch die unterschiedlichen Sommerzeiten angerichtet wird. Die mangelnde Harmonisierung selbst in diesen verhältnismäßig banalen Fragen verdammt Fernfahrer besonders in der Ferienzeit nicht selten für viele Stunden und manchmal Tage zur Langeweile auf überfüllten Lkw-Parkplätzen nahe der Kontrollstellen.

2. Wer ist in der Region Aachen-Hasselt-Lüttich-Maastricht von den Schwierigkeiten betroffen und in welchem Umfang?

Die Wirklichkeit jedenfalls haben sich die Planer Europas anders vorgestellt. Doch "Europa erlebt man hier an der Grenze, nicht in Brüssel, Luxemburg oder Straßburg", meinen die Betroffenen. Und das sind nicht wenige:

- 20,5 Mio Kfz an der deutsch-niederländischen Grenze (1977);
- 6 Mio Kfz an der belgisch-deutschen Grenze (1977).

20,5 Mio Kfz - davon 1,2 Mio Lkw - haben 1977 (nach Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes Flensburg) allein im Bereich der Region A-H-L-M die deutsch-niederländische Grenze überquert. An der belgisch-deutschen Grenze wurden 6 Mio

Kfz - darunter 484.000 Lkw - innerhalb der Region A-H-L-M gezählt. (1)
Dabei wurden jeweils nur die ein- und durchfahrenden, nicht die ausfahrenden, Fahrzeuge erfaßt; so daß diese Zahlen eigentlich verdoppelt werden müßten (weil die Kontrolle meistens sowohl bei der Hin- als auch bei der Rückfahrt passiert werden muß), wenn man das wahre Ausmaß des grenzüberschreitenden Verkehrs ermitteln wollte. (2)
(Siehe Karte 5, S. 26.)

Dazu kommt noch der Verkehr an der belgisch-niederländischen Grenze, für den aber keine vergleichbaren Zahlen vorliegen, da an einigen Übergängen weder Grenzkontrollen existieren noch Verkehrszählungen stattgefunden haben. Da im übrigen systematische Grenzkontrollen im Rahmen der Wirtschaftsunion der Benelux-Staaten auch aufgehoben wurden, wirft der grenzüberschreitende Verkehr hier nicht so gravierende Probleme auf wie an den Grenzen zur Bundesrepublik. Es ist zu fragen, wann im Verkehr an der deutschen Grenze endlich der gleiche Freiheitsgrad erreicht wird wie an der belgisch-niederländischen.

- 26.000 Arbeitsplatzpendler täglich (1975)

Schätzungsweise 26.000 Arbeitsplatzpendler werden Tag für Tag mit den Problemen der Grenze konfrontiert, wenn auch unterschiedlich stark. Was in ihrem Falle Freizügigkeit auf dem EG-Arbeitsmarkt bedeutet, bekommen besonders die schätzungsweise 12.000 Niederländer und 4.300 Belgier zu spüren, die ihre

(1) Gemeint ist der Bereich der geplanten Euregio Rhein-Maas in der Abgrenzung nach Malchus. In: Malchus, V. Frhr.v.: Partnerschaft an europäischen Grenzen. Integration durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Bonn 1975.

Die genannten Zahlen beziehen folgende Grenzübergänge ein:

Deutsch-niederländische Grenze: Dammerbruch, Niederdorf-Landstraße, Niederdorf-Autobahn, Schwänenhaus, Heidenend, An der Schwalme, Elmpt, Rothenbach, Karken, Waldfeucht, Isenbruch, Tüddern, Wehr, Süsterseel, Mindergangelt, Scherpenseel, Marienberg, Eyselshofer Str., Kirchrather Str., Herzogenrath, Horbach, Aachen-Autobahn-Nord, Vaalserquartier.

Belgisch-deutsche Grenze: Aachen-Bildchen, Aachen-Köpfchen, Aachen-Lichtenbusch, Aachen-Autobahn-Süd, Aachen-Sief, Roetgen, Mützenich, Kaltherberg, Wahlerscheid, Losheimergraben.

(2) Es muß darauf hingewiesen werden, daß die Angaben des Statistischen Bundesamtes Flensburg auf Grund unterschiedlicher Zählmethoden z.T. erheblich von den Ergebnissen belgischer und niederländischer Verkehrszählungen abweichen. Die deutsche Zählung ist jedoch die zuverlässigste, da sie laufend in Form von Strichlisten stattfindet.

Arbeitsplätze im Aachener Raum haben, aber an ihren Heimatorten wohnen geblieben sind. Sie müssen im Gegensatz zu den wahrscheinlich 7.500 Belgiern, die inzwischen ohne Formalitäten in das Maastrichter Gebiet einpendeln können, noch täglich zweimal die Paß- und Gepäckkontrolle über sich ergehen lassen.

- 20.000 Einkaufs- und Freizeitpendler täglich (1975)

Viele Grenzbewohner gehen gelegentlich oder öfters über die Grenze, um Einkäufe zu erledigen, Verwandte und Freunde zu sehen oder Freizeit- und Erholungseinrichtungen aufzusuchen. Nach groben Schätzungen sind das in der Region A-H-L-M im Durchschnitt 20.000 Personen am Tag. Davon müssen 13.000 wiederum damit rechnen, daß sich die Zöllner an den deutschen Grenzen für ihre Einkaufstüten und -taschen interessieren.

3. An welchen Grenzübergängen treten die Probleme vor allem auf und warum konzentriert sich der Verkehr dort?

Daß die Probleme der Grenze an den verschiedenen Kontrollstellen in unterschiedlicher Stärke auftreten, braucht nicht weiter erwähnt zu werden. Für Überlegungen, wie die Situation zu bessern sei, sind aber Kenntnisse darüber notwendig, an welchen Stellen Engpässe bestehen, und warum die meisten Fahrzeuge nur an wenigen Übergängen - dafür aber umso konzentrierter - über die Grenze rollen.

(Siehe Karten 2 und 3 sowie Abb. 4, S. 23, 24, 25.)

Deutsch-niederländische Grenze

An der deutsch-niederländischen Grenze ist der Verkehr von Jahr zu Jahr stärker geworden, vor allem auch, wenn man nur das Lkw-Aufkommen betrachtet: auf 100 Lastwagen im Jahr 1973 kamen 139 Fahrzeuge im Jahr 1977.

- Niederdorf-Autobahn

Konzentrationspunkt Nr. 1 ist der Autobahn-Übergang Niederdorf. Zusammen sind hier 1977 etwa 3,5 Mio Fahrzeuge gezählt worden. Wie das Wachstum des Verkehrsaufkommens verlief, wird klar, wenn man sich vor Augen führt, daß 1973 "nur" 1,4 Mio Fahrzeuge in Niederdorf-Autobahn registriert wurden.

Auf Tage umgerechnet mußten 1977 in 24 Stunden 8.647 Personenfahrzeuge und 1.000-1.100 Lkw abgefertigt werden. Da in den Nachtstunden das Verkehrsaufkommen erfahrungsgemäß aber erheblich absinkt, sind an diesem Übergang Stundenspitzenwerte bis zu 2.000 Fahrzeugen keine Seltenheit.

Die große verkehrsmäßige Bedeutung Niederdorfs resultiert aus der Tatsache, daß der gesamte Verkehr auf der Achse Ruhrgebiet-Duisburg-Venlo-Antwerpen hier die Grenze überquert. Weil auf dieser Achse eine durchgehende Eisenbahnverbindung fehlt, wird die Straße - hier vor allem die Autobahn - auch stark durch den Güterverkehr der Schwerindustrie belastet.

Am Niederdorfer Autobahn-Übergang ist allerdings für die nahe Zukunft bereits eine Entschärfung der Lage in Sicht: die Autobahn zwischen Moers und Herongen soll demnächst fertig sein und die Strecke Duisburg-Venlo entlasten.

- Schwanenhaus

Aus dem Ballungsraum Mönchengladbach rollt der Verkehr über Schwanenhaus in Richtung Niederlande. Auch dieser Übergang zählt - hier stimmen deutsche und niederländische Zählungen überein - zu den am stärksten frequentierten der deutsch-niederländischen Grenze. Schwanenhaus ist durch Güterverkehr stark belastet, weil die A 61 viel befahren wird von Lastkraftwagen aus den südlichen Teilen der Niederlande, die über Venlo den Kölner Raum mit Frischgemüse versorgen.

- Aachen-Autobahn-Nord

Die Bilanz am Übergang Aachen-Autobahn-Nord steht der Niederdorfs nur wenig nach: 7.558 Personenfahrzeuge und 807 Lastkraftwagen pro Tag mußten 1977 nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes Flensburg abgefertigt werden. Im ganzen Jahr haben die Beamten an der Grenze 3,05 Mio Fahrzeuge kontrolliert.(1)

- Vaalserquartier

Im benachbarten Vaalserquartier zählte man täglich 6.432 Personenfahrzeuge. Die Belastung mit Lkw war hier allerdings schwach (etwa 25 Fahrzeuge am Tag) und beschränkte sich auf Gütertransporte im Nahregionsverkehr.

Wie Niederdorf haben auch Aachen-Autobahn-Nord und Vaalserquartier Bedeutung im großräumigen Verkehrsnetz Nordwesteuropas. Sie verbinden das niederländische Süd-Limburg und die Industriegebiete der Maastrichter Gegend mit der großen Achse Köln-Brüssel-Calais. Außerdem erfüllen beide Übergänge wichtige Funktionen im Verkehr zwischen der Bundesrepublik und den nördlichen Teilen der Niederlande. Das bedeutet, daß vor allem über die Autobahn Transitverkehr in größerem Umfang abgewickelt werden dürfte. Der Massengüterverkehr der zwischen Aachen und Maastricht angesiedelten Schwerindustrie ist ebenfalls verhältnismäßig stark, weil die Eisenbahn im Gebiet zwischen Aachen und Maastricht nur untergeordnete Bedeutung hat. Das Eisenbahnnetz orientiert sich in diesem Raum besonders stark an den nationalen Grenzen, wie aus Karte 6, S. 27, ersichtlich ist.

Eine zusätzliche Belastung der Grenzübergänge im Aachener Raum ist auf die Beschäftigungsprobleme Süd-Limburgs zurückzuführen. Durch den Rückgang des Kohlebergbaus hat sich die Zahl der Arbeitsplätze dort stark vermindert.

(1) Für diesen Übergang besteht zwischen den deutschen und den niederländischen Zählergebnissen eine besonders starke Diskrepanz. Für das Jahr 1975 weist das Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg ein mittleres Tagesaufkommen von 14.600 Fahrzeugen in nur einer Richtung aus; nach Angaben der Provinziale Waterstaat in Limburg haben im Durchschnitt jedoch in beiden Richtungen nur 8.805 Fahrzeuge pro Tag hier die Grenze überquert.

Viele Niederländer haben sich im Aachener Industriegebiet neue Stellen gesucht, aber ihren Wohnsitz in den Revieren um Maastricht beibehalten. Es war bereits erwähnt worden, daß die Zahl der Arbeitsplatzpendler aus Süd-Limburg in Richtung Deutschland im Jahr 1975 ungefähr 12.000 betragen hat.

Belgisch-deutsche Grenze

- Aachen-Autobahn-Süd

An der deutsch-belgischen Grenze scheint sich die Lage am Autobahn-Übergang Aachen-Autobahn-Süd in den vergangenen Jahren etwas entschärft zu haben. Das Verkehrsaufkommen ist dort seit 1973 spürbar gesunken, weil zahlreiche Autofahrer auf andere Übergangsstellen ausgewichen zu sein scheinen.

Dennoch ist Aachen-Autobahn-Süd nach wie vor der am meisten benutzte Grenzübergang: mehr als ein Drittel aller Personenfahrzeuge und 79 % aller Lkw, die 1977 die belgisch-deutsche Grenze überquerten, taten das an dieser Stelle. Das Tagesaufkommen betrug nach den Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes Flensburg im Durchschnitt 5.250 Personenfahrzeuge und 1.000-1.100 Lastkraftwagen.

- Aachen-Bildchen, Aachen-Köpfchen, Aachen-Lichtenbusch

Die Zollbeamten an den unmittelbar benachbarten Übergängen Aachen-Bildchen, Aachen-Köpfchen und Aachen-Lichtenbusch haben im Gegensatz zu ihren Kollegen in Aachen-Autobahn-Süd Mehrarbeit bekommen. Das Aufkommen, besonders im Personenverkehr, hat sich dort seit 1973 merklich erhöht.

An den vier genannten Übergängen rollt fast der gesamte belgisch-deutsche und ein Teil des deutsch-französischen Verkehrs über die Grenze. Der Grund für die starke Konzentration: alle vier liegen auf der Achse Aachen-Verviers-Lüttich, die Teilstück sowohl der großen Ost-West-Achse Köln-Brüssel-Calais als auch der dem Kohlegürtel folgenden Achse Köln-Aachen-Lüttich-Charleroi ist. Keine dieser beiden großen Achsen hat Flüsse oder Kanäle als durchlaufende Massenverkehrswege, so daß der Massengüterverkehr auch in diesem Teilgebiet der Region A-H-L-M auf Schiene und Straße angewiesen ist.

Obwohl im Gebiet zwischen Aachen und Lüttich - vor allem aber zwischen Aachen und Verviers - verhältnismäßig wenig Industrie bzw. nur Klein- und Mittelbetriebe angesiedelt sind, gehört das Autobahnteilstück zwischen Aachen und Lüttich zu den am stärksten befahrenen Autobahnen Belgiens.

Insgesamt ist der Verkehr zwischen Belgien und der Bundesrepublik in den vergangenen Jahren jedoch nicht mehr stärker geworden. Das gilt für den Personenverkehr ebenso wie für den Güterverkehr.

Belgisch-niederländische Grenze

- Stein E 39 - Kotem

An der belgisch-niederländischen Grenze sind ebenfalls die Autobahnübergänge am stärksten belastet. Hier ist an erster Stelle die Kontrollstelle Stein E 39-Kotem zu nennen. Das mittlere Tagesaufkommen betrug dort 1975 nach der belgischen Zählung 7.018, nach der niederländischen 8.290 Fahrzeuge. (1) Die E 39 ist auch relativ stark von Lastwagen (Richtung Antwerpen) befahren.

- Maaseik-Roosteren

Ein weiterer bedeutender Übergang des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen belgisch und niederländisch Limburg ist Maaseik-Roosteren mit 3.284 (nach niederländischer Zählung) bzw. 5.661 (nach belgischer Zählung) Fahrzeugen täglich. Hier besteht - neben den Autobahnbrücken - zwischen Maastricht und Maasbracht die einzige Brücke über die Maas.

- Eysden E 9 und Wolfhaag - Gemmenich

Zwischen Lüttich und Maastricht ist der grenzüberschreitende Verkehr auf Straße und Schiene nur schwach. Die beiden wichtigsten Übergänge in diesem Bereich sind Eysden E 9, wo die Belgier 1975 täglich 2.652 und die Niederländer 5.000 Fahrzeuge zählten, und Wolfhaag-Gemmenich mit 3.997 (belgische Zählung) bzw. 1.995 (niederländische Zählung). Die Gründe für das verhältnismäßig geringe grenzüberschreitende Verkehrsaufkommen zwischen der belgischen Provinz Lüttich und der niederländischen Provinz Limburg sind folgende:

erstens werden die für den Export bestimmten Massengüter aus den Industriegebieten um Lüttich meist über die Maas und den Julianakanal nach Rotterdam bzw. über den Albertkanal entlang der Achse Lüttich-Hasselt-Antwerpen nach Antwerpen gebracht; zweitens ist der Durchgangsverkehr von Personenfahrzeugen gering, weil die "Touristenströme" zwischen Belgien und den Niederlanden meistens die nördlicher gelegenen Übergänge benutzen; drittens ist Süd-Ost-Belgien wirtschaftlich z.Zt. noch eindeutig auf Lüttich ausgerichtet, dem als Entwicklungspol wesentlich größere Bedeutung zukommt als beispielsweise Maastricht. Sowohl hinsichtlich der Arbeitsplätze als auch hinsichtlich der Einkaufsmöglichkeiten ist die walonische Metropole ein Anziehungspunkt.

Allerdings gewinnt das Maastrichter und Geleener Gebiet wachsenden Einfluß auf die belgische Seite, denn die niederländische Regierung hat große Anstrengungen zur Verbesserung der Wirtschaftsstruktur in den südlimburgischen Kohlenrevieren unternommen, die allmählich Wirkung zu zeigen beginnen. Es sind zahlreiche neue Arbeitsplätze geschaffen worden, die auch für Belgier attraktiv sind. Dazu scheint auch das Einkaufen in Maastricht für die belgische Grenzbevölkerung an Reiz gewonnen zu haben. Die Folge davon ist, daß in jüngerer Zeit mehr Grenzpendler, insbesondere aus belgisch Limburg, aufgetreten sind.

(1) Zu den unterschiedlichen Zählmethoden vgl. die Anmerkungen in Tabelle 6 im Anhang I.

4. Wo sind ggf. Lösungen bei der Überwindung von Schwierigkeiten im grenzüberschreitenden Verkehr zu suchen?

Wenn es darum geht, Sündenböcke für die zeitweiligen Belastungen im grenzüberschreitenden Verkehr ausfindig zu machen, dann scheiden sich die Geister. Für die einen hat die Brüsseler Bürokratie den Schwarzen Peter, weil der Abschaffung der Zölle noch nicht die der Steuern an der Grenze gefolgt ist, die anderen sehen Lücken im Straßennetz und für wieder andere sind nationale Behörden mit übertriebenen Sicherheitskontrollen an allem schuld. Wer Lösungen für Grenzprobleme sucht, tut sich deswegen nicht gerade leicht; zumal mit Patentrezepten den unterschiedlichen Problemen verschiedener Grenzübergänge wohl kaum beizukommen ist.

- Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur

Bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsnetze - und vor allem hier - sind die Meinungen geteilt, je nachdem, von welcher Warte aus die Werturteile vorgetragen werden.

Wenn man dem Nordrhein-westfälischen Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung glauben schenken darf, dann sind die bestehenden Infrastrukturen entlang der großen Entwicklungs- und Verkehrsachsen in Nordwesteuropa jedenfalls auch künftigen Anforderungen im Großen und Ganzen gewachsen und "bedürfen nur vergleichsweise geringfügiger Ergänzungen". Vorausgesetzt, die bestehenden Autobahn- und Kanalbaupläne werden verwirklicht.

Und von der großräumigen Warte aus gesehen haben auch die offiziellen Stellen in der Bundesrepublik keine Klagen.

Doch, wie so oft, steckt jenseits der globalen Sichtweite auch hier der Teufel im Detail, nämlich bei den regionalen und lokalen grenzüberschreitenden Verbindungen.

Deutsch-niederländische Grenze

- Rurtalstraße A 56

Zu diesen Details gehört an der deutsch-niederländischen Grenze die, auch unter dem Namen "Rurtalstraße" bekannte, geplante A 56 von Bonn/Euskirchen nach Roermond. Diese muß - so haben Vertreter der Industrie- und Handelskammer Aachen und der im Kammerbezirk gelegenen Kreise, Städte und Gemeinden bereits im vergangenen April (1978) gefordert - so schnell wie möglich in Angriff genommen werden. Für die Fortsetzung bzw. den Ausbau der Rurtalstraße führen die Betroffenen drei Argumente an:

- erstens würde der Fernverkehr zwischen den Niederlanden und dem rheinischen Ballungsraum um Köln/Bonn und Süddeutschland wesentlich kürzere Wege zurücklegen müssen;

- zweitens soll die sogenannte "Selfkantstraße", die nach wie vor im Aachener Raum für wichtig gehalten wird (auch in der ursprünglich geplanten Streckenführung), in Richtung niederländische Grenze nunmehr nur bis zur Kreuzung mit der A 56 gebaut werden, so daß die Verbindung mit Roermond nur noch über die A 56 erfolgen kann;
- drittens erschließt die Rurtalstraße die wirtschaftsschwachen und einseitig strukturierten Kreise Heinsberg, Euskirchen und Düren. (1)

Ausbau der A 4 Aachen-Köln

Die zunehmende wirtschaftliche Verflechtung mit den europäischen Nachbarn hat auf der deutschen Seite noch zu weiteren Verkehrsproblemen geführt: Zwar betonen die Vertreter der Aachener Industrie- und Handelskammer, daß "mit der Fertigstellung der nördlichen und südlichen Autobahnumgehung Aachen und der damit geschaffenen Verknüpfung des deutschen, niederländischen und belgischen Autobahnnetzes im Zuge der E 5 und der E 39 grundlegende Voraussetzungen für die Rolle des grenzüberschreitenden Verkehrs im Aachener Raum" geschaffen worden seien, sie halten es aber "für dringend geboten, die Autobahn Aachen-Köln in ihrem gesamten Verlauf zwischen dem Aachener Kreuz und Köln so kurzfristig wie eben möglich 6-spurig auszubauen" und die Ausbaupläne nicht nur auf den Teilabschnitt Frechen-Köln zu beschränken. Dabei berufen sich die Aachener auf die immer stärker werdende Belastung der A 4, die u.a. durch den Anschluß an die E 39 Antwerpen-Heerlen-Aachen hervorgerufen wird.

Wie die Entwicklung des Verkehrsaufkommens am Grenzübergang Aachen-Autobahn-Nord zeigt, ist der Verkehr auf dieser Strecke enorm gestiegen.

Belgisch-deutsche Grenze

- Eifel-Autobahn B 258 n

Für den grenzüberschreitenden Tourismus, "aber auch den übrigen Straßenpersonen- und Güterverkehr", ist nach Meinung der Aachener das Projekt der "Eifel-Autobahn" B 258 n (bzw. A 545 bzw. A 111) Aachen-Schleiden-Blankenheim mit Anschluß an die im Bau befindliche A 1 Köln-Euskirchen-Blankenheim in Richtung Mehren/Ulmen und an die Mosel-Autobahn von großem Interesse. Diese Verbindung verdiene sogar internationale Beachtung, weil sie "trotz der teilweise im Bau befindlichen A 60 (Lüttich-St. Vith-Bitburg) wesentliche Funktionen im stark wachsenden Verkehr zwischen den Niederlanden und Belgien einerseits, dem Aachener Gebiet und den südwest-deutschen Agglomerationen andererseits übernehmen könne.

Wie stark der Verkehr zwischen Belgien und der Bundesrepublik allerdings wachsen wird, müßte erst näher untersucht werden, zumal die Zahlen der vergangenen Jahre ja auf eine Stagnation hindeuten.

(1) Weiter detaillierte Ausführungen zu diesem Punkt sind in der im Anhang beigefügten Stellungnahme der IHK Aachen enthalten.

Dazu wird die Situation an der belgisch-deutschen Grenze von anderen Betroffenen keineswegs als unerträglich angesehen. Nach Einschätzung des Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs verläuft der Grenzübertritt der Lkw, insbesondere beim Gemeinschaftszollamt an der Autobahn Aachen-Süd, "zügig und bei Einhaltung der Vorschriften der belgischen Gesetzgebung ohne Verzögerung" ab. Über Lücken im Straßennetz haben die Mitglieder des Verbandes bisher nicht geklagt und nehmen damit die gleiche Haltung ein wie der Regierungspräsident in Köln.

Verbesserungen im öffentlichen Verkehr

Im Bereich des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs ist nach Ansicht des Kölner Regierungspräsidenten die Verbindung der Eisenbahn-Intercity-Endpunkte Aachen und Heerlen dringend notwendig.

Der grenzüberschreitende Omnibusverkehr erscheint zwischen Aachen und den Niederlanden sowie "im Eifel-Ardennen-Gebiet verbesserungsbedürftig, wo einige hundert Grenzpendler auf Betriebsbusse oder Pkw angewiesen sind".

Vereinfachung und Harmonisierung der Zoll- und Steuerbestimmungen

Abgesehen von mancherorts sicherlich vorhandenen Engpässen im Bereich der Straßenverkehrsinfrastruktur, muß, wer gegen lange Wartezeiten an der Grenze zu Felde ziehen will, sein Hauptaugenmerk aber auf die Beseitigung anderer Hemmnisse legen.

Die Harmonisierung der Zoll- und Steuerbestimmungen u.a. ist eine Aufgabe, die z.B. die meistens unangenehme und peinliche Neugier übereifriger Zöllner nach Zigaretten, Kaffee und Schnaps im Gepäck und sogar nach Benzin im Reservekanister überflüssig macht.

Doch zum großen Bedauern aller Betroffenen existiert die vielbeschworene Zollunion, die eigentlich schon vor fast zwei Jahren die Zollschränken innerhalb der Neuner-Gemeinschaft hätte beseitigen sollen, bislang nur auf dem Papier. Millionen Europäer werden darum diesen Sommer den Stand der europäischen Integration an der Länge der Autoschlangen vor den Grenzen abmessen können, was - ausgerechnet im so wichtigen Europa-Wahljahr - eine wenig wirkungsvolle Werbung für die europäische Idee als solche sein dürfte.

Einschränkung der politischen und Sicherheitskontrollen

Personenkontrollen sind - zumindest in der von einigen Staaten außerordentlich penetrant betriebenen Systematik - ganz und gar überflüssig. Zwar liegen Daten über die sicherheitspolitische Zweckmäßigkeit dieser Maßnahmen nicht vor, doch dürfte der Aufwand an den Grenzübergängen in keinem Verhältnis zum Erfolg stehen.

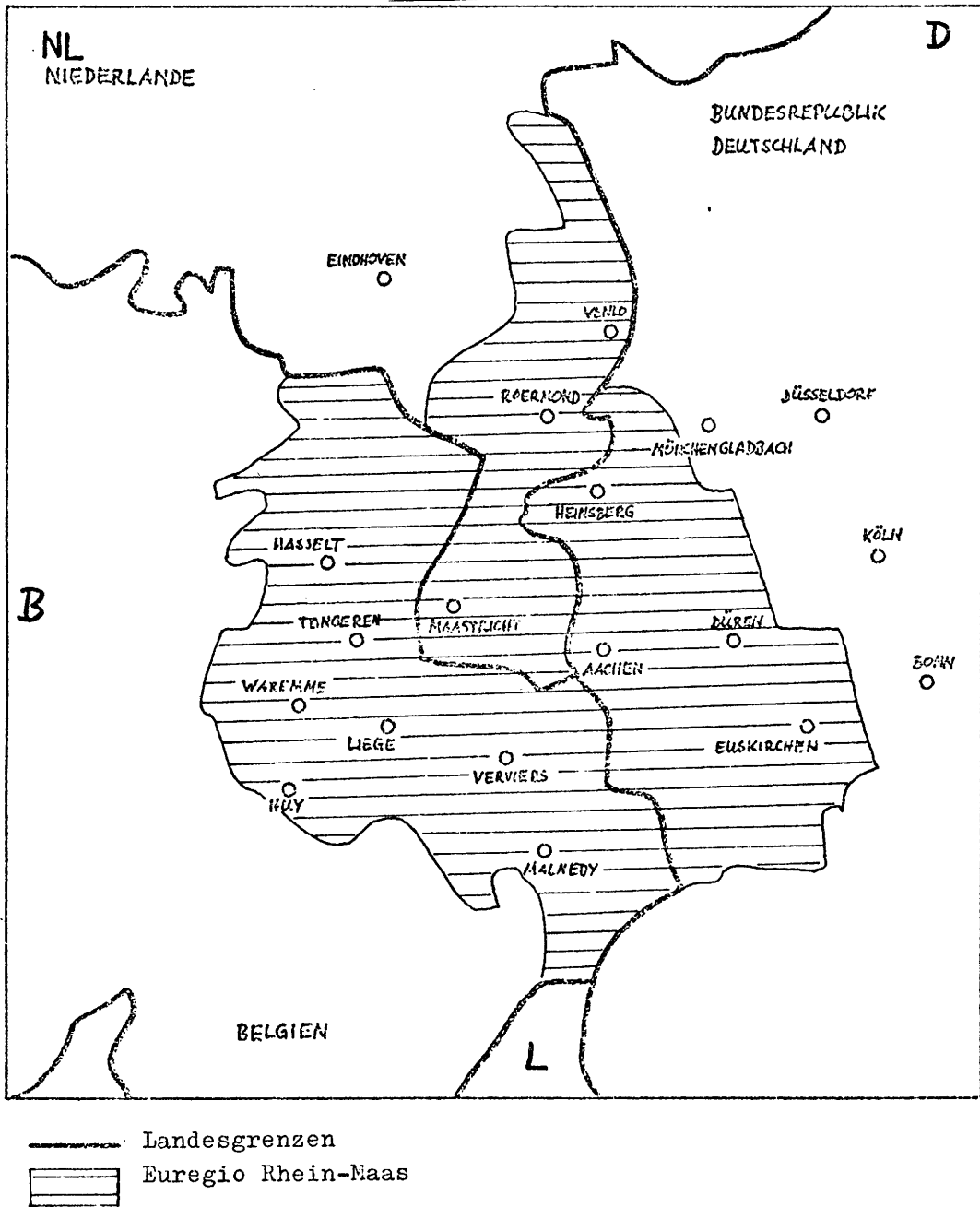
Wer hätte schließlich bei der Annäherung an Kontrollstellen nicht schon beobachtet, wie am Ende der Autoschlangen Wagen plötzlich wenden, weil ihre Fahrer womöglich verschärfte Überprüfung wittern. Und wer hätte nicht noch in Erinnerung, wie diejenigen, denen die Kontrollen vornehmlich gelten, sich notfalls brutal den Weg freischießen, wie jüngst an der deutsch-niederländischen Grenze geschehen, oder in Koffern über die Grenze kommen, wie vor ebenfalls noch nicht allzu langer Zeit im Falle Kappler?

Die Paßkontrolle zwischen den Beneluxländern ist abgeschafft. Warum soll das nicht auch zwischen allen andern EG-Staaten möglich sein?

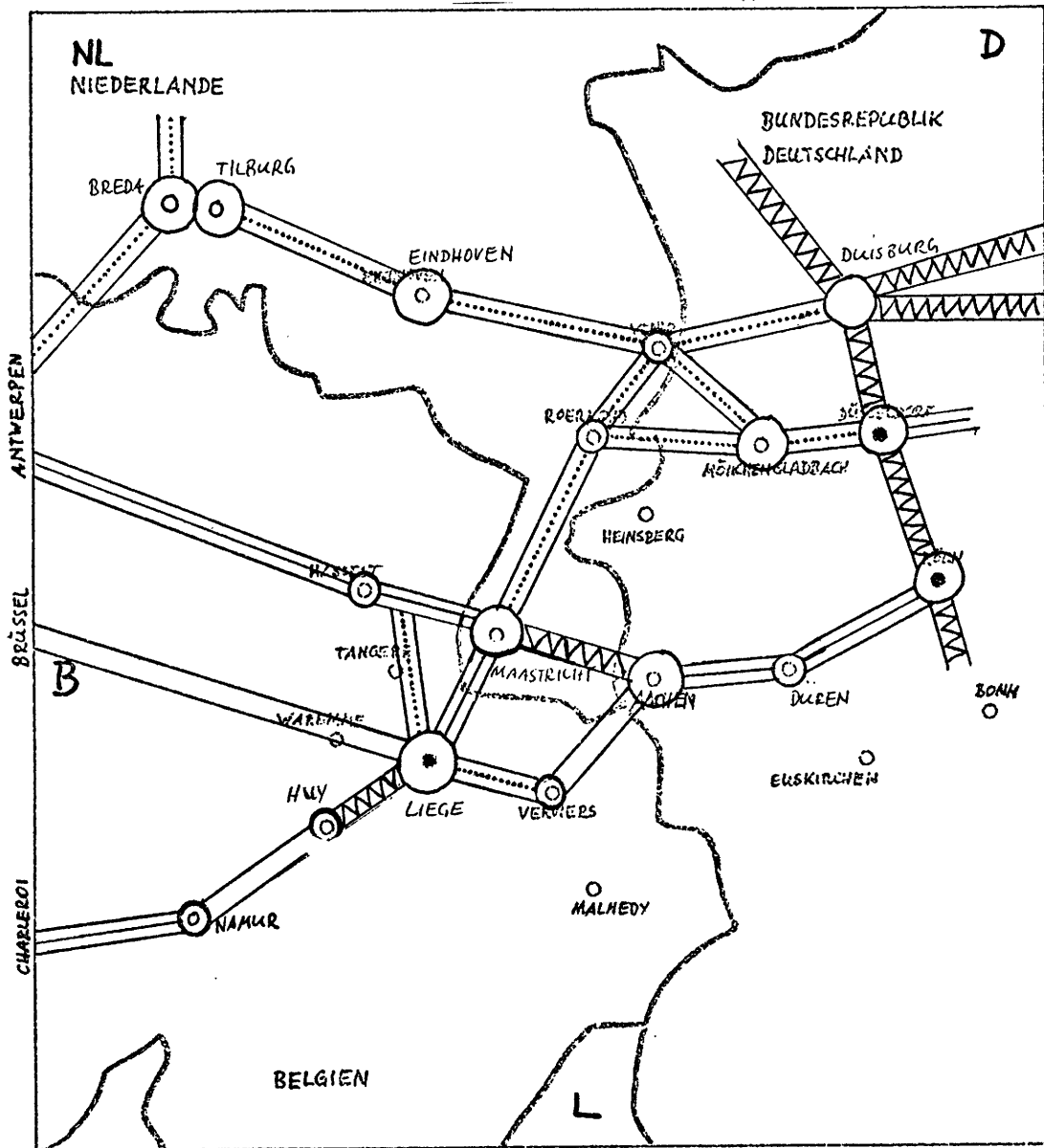
Wer wirklich, auch gerade im Rahmen außergewöhnlicher Polizei- und Sicherheitsaktionen, wirksam kontrollieren will, wird jedenfalls sicher dort vergebens auf Erfolge warten, wo jeder Kontrollen erwartet und sich darauf einstellen kann.

Das gilt auch für die Überprüfung der Einhaltung verkehrspolitischer Bestimmungen. Die hier unbestreitbar wichtigen und notwendigen Kontrollen, z.B. der Lkw-Fahrer auf Einhaltung der Fahrt- und Ruhezeiten oder der Lkw auf Einhaltung der höchstzulässigen Gewichte, sind zweifelsohne am wirkungsvollsten im Inland durchzuführen; etwa nach dem Vorbild der Aktionen der Deutschen Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, die unangekündigt sporadische Kontrollstellen auf Autobahn-Parkplätzen einrichtet und neben dem internationalen Güterfernverkehr auch den nationalen miterfaßt.

Zusammenfassend jedenfalls muß eine zentrale Forderung im Jahr der ersten europäischen Direktwahl sein, daß das Heer der Zöllner in Europa kleiner anstatt immer größer wird. Nur auf diese Weise - und nicht allein durch weiteren Straßenbau - kann man den Bürgern den Gedanken der europäischen Integration näher bringen.

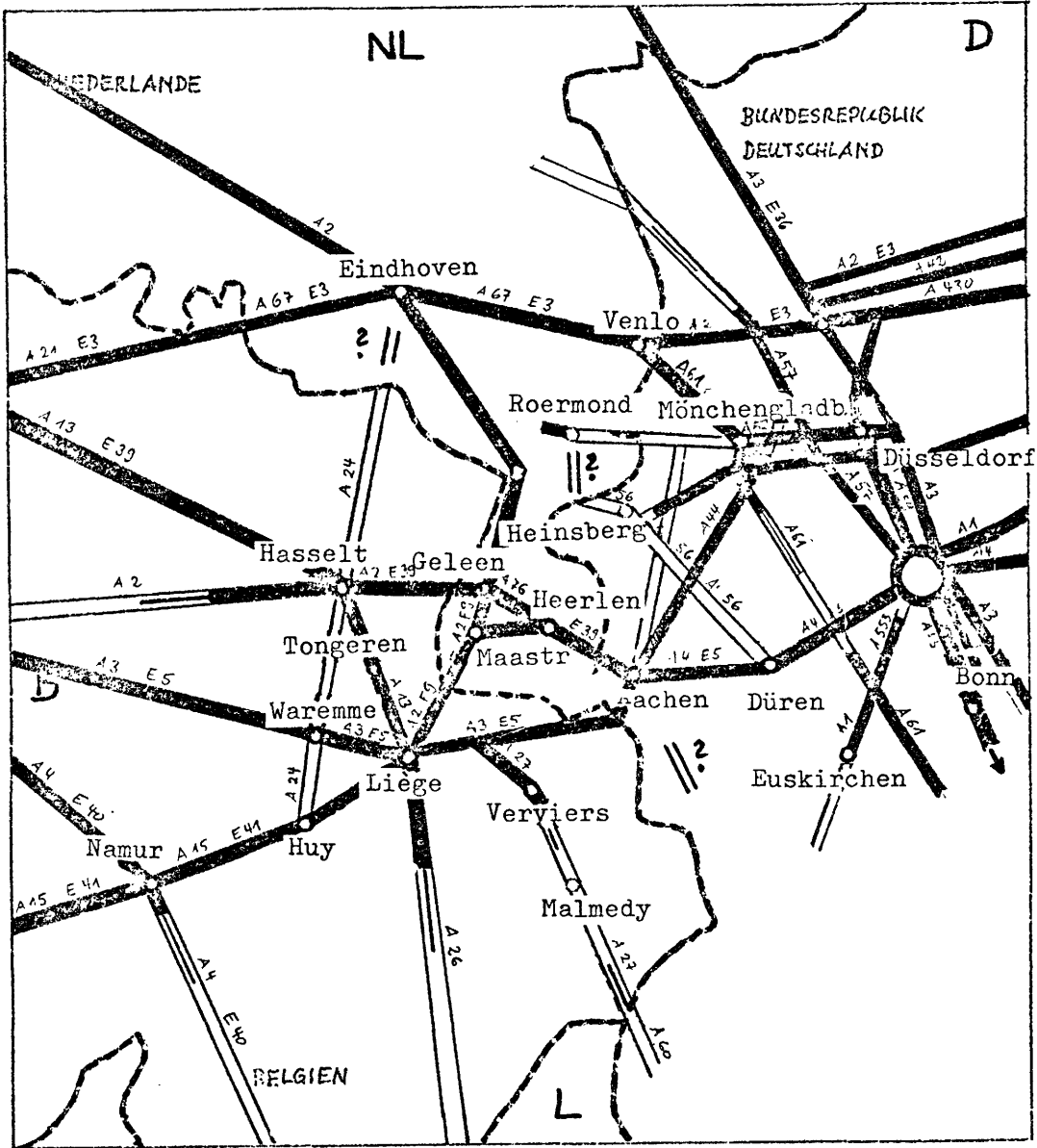


Quelle: Malchus, V.v.: Partnerschaft an europäischen Grenzen. Integration durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Bonn 1975.



- Landesgrenzen
- Wohnfunktional geprägte Achsenabschnitte
- W W W Schwerindustriell geprägte Achsenabschnitte
- — — Gemischtindustriell geprägte Achsenabschnitte
- Leichtindustriell geprägte Achsenabschnitte
- ⊙ Entwicklungspole
- ⊙ Entwicklungsschwerpunkte 1. Grades
- ⊙ Entwicklungsschwerpunkte 2. Grades

Quelle: Dewey/Hottes: Das punktaxiale System zwischen Rhein-Ruhr und Antwerpen-Calais. Materialien zur Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen. Dortmund 1977, S. 45.

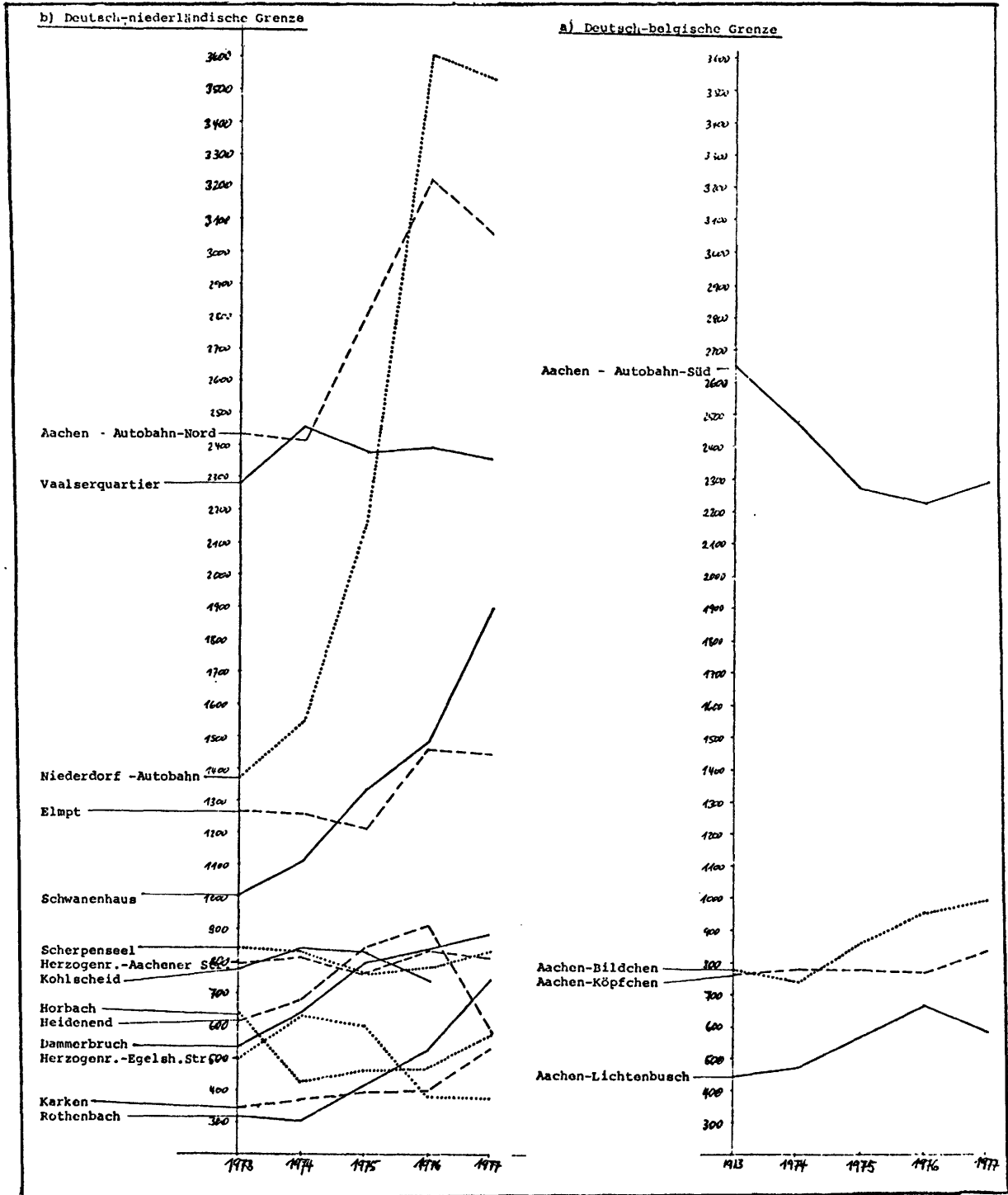


- Landesgrenzen
- ▬ Autobahnen
- ▬▬▬ Autobahnen im Bau
- ▬▬▬ Geplante Autobahnen

Abb. 4

Entwicklung des Verkehrsaufkommens an den Grenzen innerhalb
der Region Aachen-Hasselt-Lüttich-Maastricht 1973-1977
(nur Grenzübergänge mit mehr als 500.000 registrierten
Fahrzeugen)

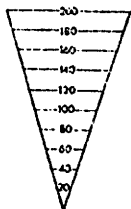
Angaben in 1.000 Fahrzeugen



Zusammengestellt nach: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes
Flensburg.

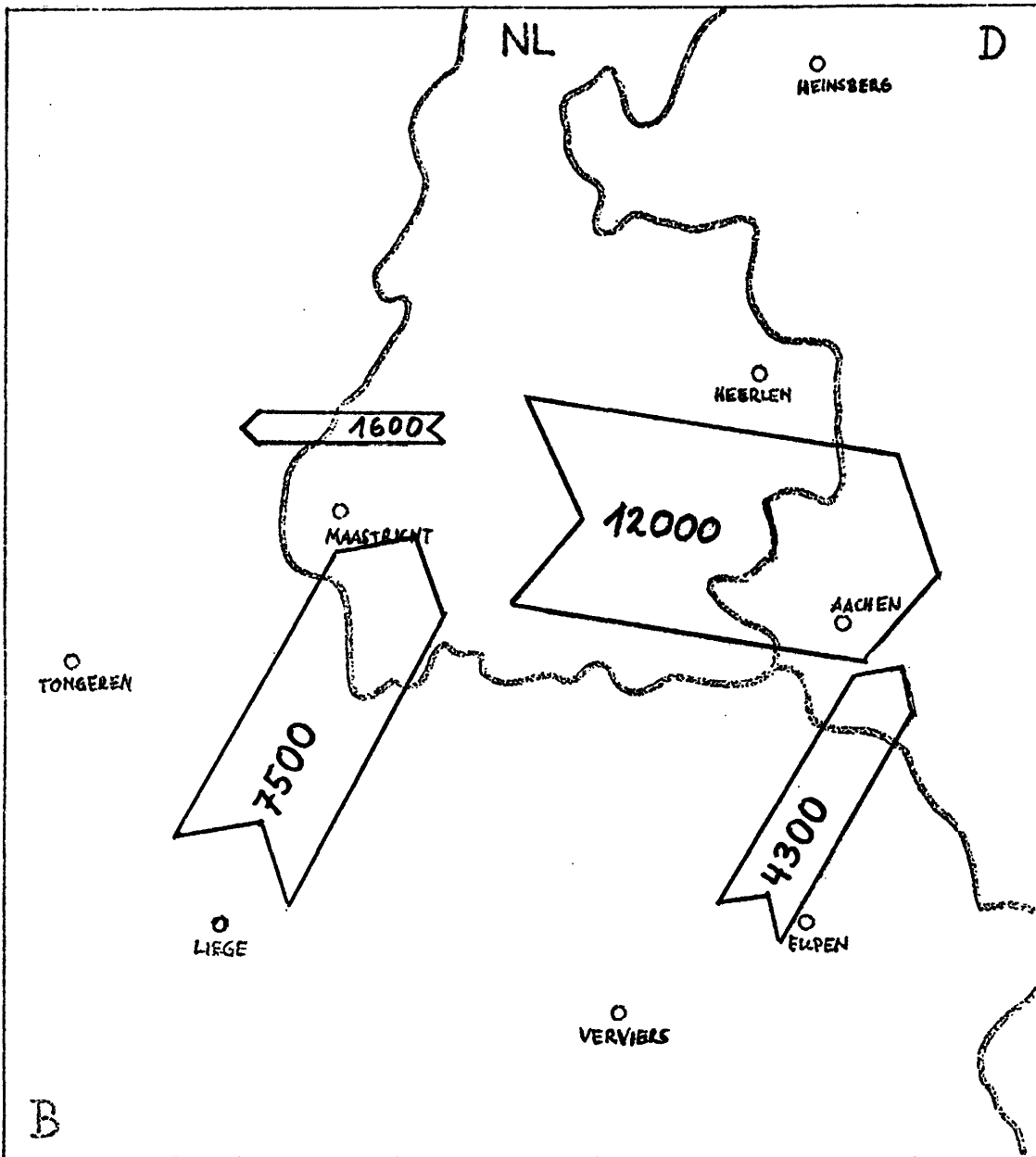


----- LANDESGRENZEN



Anzahl der Züge in 24 Stunden
(beide Fahrtrichtungen zusammen)

Quelle: Deutsch-Niederländische Raumordnungskommission.



— Landesgrenzen

➤ 1000 Anzahl der Arbeitsplatzpendler

ANHANG 1

zur Aufzeichnung über Probleme des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs
in der Region Aachen-Hasselt-Lüttich-Maastricht

DIE VERKEHRSSTRÖME IN DER REGION AACHEN-HASSELT-LÜTTICH-MAASTRICHT und die BELASTUNG EINZELNER GRENZÜBERGÄNGE

Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>
1. <u>Belastung der Grenzbevölkerung durch die Grenze</u>	24
- Grenzübergreifende Arbeitsmärkte und Arbeitsplatzpendler	24
- Grenzübergreifende Reichweite zentraler Einrichtungen und Grenzpendler	25
- Grenzübertritte der Grenzbevölkerung insgesamt	27
2. <u>Grenzüberschreitender Personenverkehr (Straße) insgesamt und die Belastung der Grenzübergänge im Straßenverkehr</u>	27
- Deutsch-niederländische Grenze	28
- Belgisch-deutsche Grenze	29
- Belgisch-niederländische Grenze	30
3. <u>Grenzüberschreitender Güterverkehr und die Belastung der Grenzübergänge durch Lkw</u>	30
4. <u>Zusammenfassung</u>	36

Karten und Tabellen:

<u>Tab. 1:</u>	a) Grenzübertritte von Personen, die ein- bis zweimal pro Jahr die Grenze überschreiten	26
	b) Grenzübertritte von Personen, die bis zu zehn Mal pro Jahr die Grenze überschreiten	26
<u>Tab. 2:</u>	Tagespendler in der Region A-H-L-M 1975	27
<u>Tab. 3:</u>	Entwicklung des Personenfahrzeug-Aufkommens an den Grenzen innerhalb der Region A-H-L-M 1973-1977	29
<u>Tab. 4:</u>	Entwicklung des Lkw-Aufkommens an den Grenzen innerhalb der Region A-H-L-M 1973-1977	30
<u>Tab. 5:</u>	Entwicklung des Gütertransports zwischen Belgien, der BR Deutschland und den Niederlanden 1965-1976	32
<u>Tab. 6:</u>	Grenzüberschreitender Straßenverkehr in der Region Aachen-Hasselt-Lüttich-Maastricht	34/35

1. Die Belastung der Grenzbevölkerung durch die Grenze

Die Notwendigkeit, die Grenze zu überschreiten, ergibt sich für die Grenzbevölkerung zu folgenden Gelegenheiten: Aufsuchen des Arbeitsplatzes, von Geschäften, Schulen, Krankenhäusern und anderen Sozialeinrichtungen, Besuch von Verwandten und Bekannten und Besuch von Freizeiteinrichtungen.

Die durch die Grenzkontrollen auftretende Belästigung trifft die verschiedenen Gruppen von Verkehrsteilnehmern unterschiedlich stark, je nachdem, wie häufig die Grenze überschritten wird. Sie dürfte am stärksten empfunden werden von den Arbeitsplatzpendlern.

Im folgenden soll versucht werden, das Ausmaß des grenzüberschreitenden Personenverkehrs - soweit möglich - für einzelne Pendlergruppen aus der Grenzbevölkerung abzuschätzen. Erst dadurch wird es möglich, das wahre Ausmaß der Belastungen zu erfassen. (Obwohl man die schlimmsten Auswirkungen der Grenzbelastung nie erfassen können wird, nämlich in den Fällen, in denen sinnvolle Fahrten und rationeller Austausch wegen des Grenzhindernisses einfach unterbleiben.)

Grenzübergreifende Arbeitsmärkte und Arbeitsplatzpendler

Eine Gruppe, die täglich zweimal mit den Schwierigkeiten im grenzüberschreitenden Verkehr konfrontiert wird, sind die Arbeitsplatzpendler. Sie kann an den Grenzen zwischen Belgien, der BR Deutschland und den Niederlanden mit rd. 55.000 Personen beziffert werden. (1)

Die Pendlerströme der Arbeitsplatzpendler im einzelnen zeigt Karte 7 auf Seite 28. Hier ist deutlich zu erkennen, daß die grenzübergreifende Arbeitsplatzmobilität sehr einseitig verläuft. Sie ist hauptsächlich auf die Bundesrepublik bzw. das Aachener Gebiet ausgerichtet und bedingt durch die stark rückläufige Arbeitsplatzentwicklung in den belgischen und süd-niederländischen Montanrevieren sowie durch weitere Faktoren, wie höhere Löhne in der Bundesrepublik, zunehmende Mobilität der Arbeitnehmer, bessere Zukunftsaussichten der westdeutschen Wirtschaft usw.

An der belgisch-niederländischen Grenze treten zwischen den Regionen Nord-Brabant - Antwerpen - Limburg insgesamt 18.300 Grenzpendler auf. Davon sind etwa 83 % (ca. 15.100) Belgier und etwa 17 % (ca. 3.200) Niederländer. (2)

Wieviele dieser Pendler die Grenzübergänge im Raum Hasselt-Lüttich-Maastricht benutzen, ist nicht bekannt. Jedoch dürfte eine nicht unerhebliche Zahl von Belgiern, insbesondere aus dem Raum Maaseik/Bree, in die Industriegebiete um Geleen und Maastricht einpendeln. Für die weiteren Überlegungen wurden als

(1) Vgl.: Ricq, C.: Les travailleurs frontaliers en Europe. Rapport de synthèse. Commission des Communautés Européennes (ed.), No 4, Août 1978, S. 12 f.

(2) Ricq, a.a.O., S. 12 f.

Anhaltspunkt 50 % - das entspricht 7.500 Belgiern und 1.600 Niederländern - zugrunde gelegt.

An der Grenze zwischen den Regionen (niederländisch) Limburg und Nordrhein-Westfalen passierten 1975 täglich etwa 12.000 Niederländer die Schlagbäume, um an ihre Arbeitsplätze im Aachener Industriegebiet zu gelangen. (1)

Im gleichen Jahr wurden an der belgisch-deutschen Grenze etwa 4.300 belgische Grenzpendler registriert. (2)

In umgekehrter Richtung - also von der BR Deutschland nach Belgien und in die Niederlande - sind Grenzpendler nur vereinzelt und in statistisch nicht nennenswertem Umfang aufgetreten.

Somit ist die Teilregion Aachen als Gebiet zu charakterisieren, welches ausschließlich (belgische und niederländische) Arbeitskräfte aufnimmt, aber keine Arbeitskräfte an die Nachbarländer abgibt. Belgisch-Limburg und die Gegend um Lüttich geben Arbeitskräfte an die Niederlande und zu einem kleineren Teil an die Bundesrepublik ab. Niederländisch-Limburg verliert an die Bundesrepublik um zu einem kleinen Teil an Belgien.

Grenzübergreifende Reichweite zentraler Einrichtungen und Grenzpendler

Neben den Arbeitsplatzpendlern gibt es in der Region A-H-L-M zahlreiche weitere Grenzpendler. Anzuführen ist besonders die grenzübergreifende Nutzung von zentralörtlichen Einrichtungen im Raum Aachen, welche vor allem für Niederländer und Belgier im Grenzgebiet von Bedeutung sind. Die Grenzübertritte dienen der Freizeitgestaltung, dem Einkauf (3) und der Nutzung von Sozial- und Bildungseinrichtungen. Wie groß diese Gruppe von Grenzpendlern ist, kann nur annähernd ermittelt werden, weil Statistiken dazu nicht existieren.

Hilfsweise bietet sich dazu der Rückgriff auf eine unveröffentlichte Untersuchung für das Gebiet der Euregio Enschede/Ahaus an. (4) Diese hat ergeben, daß von den Deutschen 28 % ein- bis zweimal pro Jahr und 16 % bis zu zehnmal pro Jahr die Grenze überschreiten; von den Niederländern gehen 29 % ein- bis zweimal pro Jahr und 21 % ab und zu nach Deutschland.

(1) The Netherlands 1977-1980. Regional Development Programms. Doc. XVI/315/77 EN, S. 121 ff.

Die Anzahl der Arbeitsplatzpendler ist jedoch starken konjunkturellen Schwankungen unterworfen und variiert von Jahr zu Jahr. Vgl. dazu auch: H.-J. Noack: Auf ein Bierchen nach Deutschland. In: Frankfurter Rundschau v. 24.3.1979.

(2) Ricq, a.a.O. S. 13.

(3) ("Die Deutschen streben nach Holland, weil sie die dortigen Frischmärkte besonders schätzen, die Holländer ihrerseits in die Bundesrepublik, wo sie vor allem den Elektrohandel beleben.")
H.-J. Noack, a.a.O.

(4) Vgl.: Eriplan/Zirtum: Forschungsprojekt MFPRS 1976.24. Zentrale Orte und Achsen beiderseits der Grenzen der Bundesrepublik Deutschland zu den Nachbarstaaten der EG sowie der Schweiz und Österreich. Zwischenbericht. Unveröffentlichtes Typoskript 1977.

Überträgt man diese Zahlen auf die Region A-H-L-M, dann kommt man überschlägig zu folgender Schätzung (wobei die im Gerlach-Bericht (1) genannten Bevölkerungszahlen zugrunde gelegt wurden: 2,6 Mio Einwohner in der Region, wovon 23 % Belgier, 38 % Deutsche und 38 % Niederländer sind):

- Von der belgischen Grenzbevölkerung (der das gleiche Verhalten unterstellt wurde, wie das bei den Niederländern beobachtete,) gehen ca. 174.000 ein- bis zweimal (im Durchschnitt 1,5 mal und ca. 126.000 ab und zu (im Durchschnitt fünfmal) nach Deutschland. Ebensoviele gehen gelegentlich in die Niederlande.
- Von der niederländischen Bevölkerung gehen 287.000 ein- bis zweimal pro Jahr und 207.900 ab und zu nach Deutschland, ebensoviele nach Belgien.
- Von der deutschen Grenzbevölkerung gehen 277.200 ein- bis zweimal und 158.000 ab und zu in die Niederlande, ebensoviele nach Belgien.

Die genaue Aufschlüsselung der Grenzübertritte nach unserer Schätzung (die mit Vorsicht zu interpretieren ist) ist in der folgenden Tabelle 1 enthalten:

Tabelle 1:

- a) Schätzung der Grenzübertritte von Personen, die ein- bis zweimal pro Jahr die Grenze überschreiten (= durchschnittlich 1,5 mal)

Richtung	Grenzübertritte	
	pro Jahr	pro Tag
Belgien → BR Deutschland	261.000	715
Niederlande → BR Deutschland	430.650	1.179
BR Deutschland → Niederlande	415.800	1.139
Belgien → Niederlande	261.000	715
Niederlande → Belgien	430.650	1.179
BR Deutschland → Belgien	415.800	1.139

- b) Schätzung der Grenzübertritte von Personen, die bis zu zehnmal pro Jahr die Grenze überschreiten (= durchschnittlich fünfmal)

Richtung	Grenzübertritte	
	pro Jahr	pro Tag
Belgien → BR Deutschland	630.000	1.726
Niederlande → BR Deutschland	1.039.500	2.847
BR Deutschland → Niederlande	792.000	2.169
Belgien → Niederlande	630.000	1.726
Niederlande → Belgien	1.039.500	2.847
BR Deutschland → Belgien	792.000	2.169

(1) Europäisches Parlament, Sitzungsdokument Nr. 355/76 v. 25.10.1976.

Grenzübertritte der Grenzbevölkerung insgesamt

Nimmt man die Arbeitsplatz-, Einkaufs-, Freizeit- und Bildungspendler zusammen, so ergeben sich auf der Grundlage der oben angestellten Schätzung folgende Gesamtzahlen für Tagespendler im Raum Aachen-Hasselt-Lüttich-Maastricht (ohne Durchgangsverkehr):

Tabelle 2:

Schätzung der Tagespendler in der Region Aachen-Hasselt-Lüttich-Maastricht um 1975

Richtung	Arbeitspendler	Sonstige Pendler	Pendler insges.
BR Deutschland → Belgien		3.300	3.300
BR Deutschland → Niederlande		3.300	3.300
Belgien → Niederlande	7.500	2.400	9.900
Belgien → BR Deutschland	4.300	2.400	6.700
Niederlande → Belgien	1.600	4.000	5.600
Niederlande → BR Deutschland	12.000	4.000	16.000

An den einzelnen Ländergrenzen ergeben sich innerhalb der Region A-H-L-M also schätzungsweise täglich insgesamt folgende Zahlen:

Belgisch-deutsche Grenze:	10.000 Pendler
Belgisch-niederländische Grenze:	15.600 Pendler
Deutsch-niederländische Grenze:	19.300 Pendler

Leider ist nicht feststellbar, wieviele dieser Grenzpendler den Pkw und wieviele öffentliche Verkehrsmittel benutzen.

2. Grenzüberschreitender Personenverkehr (Straße) insgesamt und die Belastung der Grenzübergänge im Straßenverkehr

Das Ausmaß des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs insgesamt ist in Zählungen sowohl auf belgischer und deutscher als auch auf niederländischer Seite ermittelt worden. Die Ergebnisse dieser Zählungen differieren z.T. erheblich was auf unterschiedliche Zählprogramme zurückzuführen ist (1), und sind nur mit Einschränkungen vergleichbar.

- (1) Die deutsche Zählung findet laufend in Form von Strichlisten statt. Gezählt werden einfahrende Fahrzeuge.
Vgl.: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, verschiedene Jahrgänge, Flensburg.
Die belgische Zählung fand 1975 an zweimal acht Tagen zwischen Januar und August statt. Gezählt wurde in beiden Richtungen jeweils von 6-22 Uhr.
Vgl.: Administration des Routes, Service du Trafic Routier. (Hrsg.: Recensement Général de la Circulation Routière en 1975. O.O.u.J., Brüssel.)
Die niederländische Zählung fand 1975 an je vier Tagen im April und Oktober statt. Gezählt wurde in beiden Richtungen jeweils von 6-18 Uhr.
Vgl.: Provinciale Waterstaat in Limburg. (Hrsg.: Algemene Verkeerswaarnemingen 1975. O.O.u.J., Maastricht.)

Die folgenden Ausführungen basieren im wesentlichen auf der vom Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg durchgeführten deutschen Zählung. Sie erfaßt im Gegensatz zu den belgischen und niederländischen Untersuchungen alle Grenzübergänge und findet zudem laufend statt, so daß auch die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Zeitablauf gut verfolgt werden kann.

Die Erhebungen erstrecken sich jedoch lediglich auf ein- und durchfahrende Fahrzeuge bei der Einfahrt, so daß die im folgenden verwendeten Zahlen eigentlich verdoppelt werden müßten, wenn man das wahre Ausmaß des Verkehrsaufkommens charakterisieren will.

Zur Modifizierung der Ergebnisse der deutschen Zählung sind in Tabelle 6 auch die Resultate der belgischen und niederländischen Untersuchungen festgehalten.

Deutsch-niederländische Grenze

Im Jahr 1977 haben an der deutsch-niederländischen Grenze innerhalb des Gebiets der (geplanten) Euregio Rhein-Maas (1) nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes Flensburg etwa 19,38 Mio Pkw, Kraftomnibusse und Krafträder die Schlagbäume im einkommenden Verkehr passiert. Das entspricht einem Tagesaufkommen von durchschnittlich etwa 52.000 Fahrzeugen.

Die am stärksten frequentierten Übergänge waren: Aachen-Autobahn-Nord (durchschnittlich 7.558 Personenfahrzeuge pro Tag), Vaalserquartier (6.432) und Niederdorf-Autobahn (8.647).

Mit zusammen 8,26 Mio Fahrzeugen in 1977 entfallen auf diese drei Übergänge allein etwa 43 % des grenzüberschreitenden Personenverkehrs in diesem Raum.

Stark belastet - in der Größenordnung von mehr als je 500.000 Fahrzeugen - im Jahr 1977 waren auch die Übergänge Dammerbruch, Schwanenhaus, Heidenend, Elmpt, Rothenbach, Scherpenseel, Herzogenrath, Roermonder Straße und Horbach.

Zu welchen Anteilen es sich dabei um Durchgangsverkehr bzw. um den Grenzverkehr der Grenzbevölkerung handelt, kann nicht exakt festgestellt werden. Legt man jedoch die vorgenommene Schätzung der Arbeitsplatz- und sonstigen Pendler (vgl. Tabelle 2) als realistisch zugrunde und nimmt man außerdem an,

(1) a) Abgrenzung nach Malchus, V. Frhr.v.: Partnerschaft an europäischen Grenzen. Integration durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Bonn 1975.

b) Die Zahlen schließen folgende Grenzübergänge ein: Dammerbruch, Niederdorf-Landstraße, Niederdorf-Autobahn, Schwanenhaus, Heidenend, An der Schwalme, Elmpt, Rothenbach, Karken, Waldfeucht, Saeffelen, Hillensberg, Isenbruch, Tüddern, Wehr, Süsterseel, Mindergangelt, Scherpenseel, Marienberg, Herzogenrath- Egelshovener Str., Herzogenrath-Aachener Str., Kohlscheid, Horbach, Aachen-Autobahn-Nord und Vaalserquartier.

daß der Großteil der Pendler den Pkw benutzt, dann ist ein Verhältnis von 70-75 % (Durchgangsverkehr) zu 25-30 % (Verkehr der Grenzbevölkerung) wahrscheinlich.

Die Anteile dürften an den einzelnen Übergängen aber stark variieren, da sich der Durchgangsverkehr wohl hauptsächlich auf die Autobahnen konzentriert und über die kleineren Kontrollstellen wohl nur der Nah- und Nahregionsverkehr abgewickelt wird.

Insgesamt hat der Personenverkehr an der deutsch-niederländischen Grenze im Bereich der Region A-H-L-M in den letzten Jahren stark zugenommen. Das Fahrzeugaufkommen war - wie Tabelle 3 ausweist - 1977 um 32 % höher als 1973.

Tabelle 3:

Entwicklung des Personenfahrzeug-Aufkommens an den Grenzen innerhalb der Region Aachen-Hasselt-Lüttich-Maastricht 1973 bis 1977 (Meßziffern, 1973 = 100).

Grenze	Jahr	1973	1974	1975	1976	1977
Belgisch-deutsche Grenze		100	97	100	103	103
Deutsch-niederländische Grenze		100	104	114	129	132

(eigene Berechnung nach Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes Flensburg)

Belgisch-deutsche Grenze

Die belgisch-deutsche Grenze haben im Bereich der Region A-H-L-M 1977 insgesamt etwa 5,57 Mio Pkw, Kraftomnibusse und Krafträder passiert, was einem Durchschnittsaufkommen von täglich etwa 15.300 Fahrzeugen entspricht (1). Am stärksten frequentiert war der Übergang Aachen-Autobahn-Süd, über den mit etwa 1,9 Mio Kraftfahrzeugen (ohne Lkw) mehr als ein Drittel des deutsch-belgischen Personenverkehrs abgewickelt wurde. Das Tagesaufkommen betrug hier 5.250 Personenfahrzeuge im Durchschnitt.

Stark belastet waren in der Größenordnung mit über 500.000 Kfz im Jahr 1977 auch die Übergänge Aachen-Bildchen, Aachen-Köpfchen und Aachen-Lichtenbusch.

Das Verhältnis zwischen Durchgangsverkehr und Grenzverkehr der Grenzbevölkerung könnte schätzungsweise 30-40 % Durchgangsverkehr zu 60-70 % Grenzverkehr der Grenzbevölkerung sein. Bezüglich der Richtigkeit dieser Annahme bestehen die gleichen Einschränkungen, wie schon für den Verkehr an der deutsch-niederländischen Grenze angeführt.

- (1) Die Zahlen schließen folgende Grenzübergänge ein: Aachen-Bildchen, Aachen-Köpfchen, Aachen-Lichtenbusch, Aachen-Autobahn-Süd, Aachen-Sief, Roetgen, Mützenich, Kaltherberg, Wahlerscheid und Losheimergraben.

Die Betrachtung im Zeitablauf (Tabelle 3) zeigt für die letzten Jahre keine wesentlichen Veränderungen. Das Aufkommen an Personenfahrzeugen ist seit 1973 relativ konstant geblieben und war 1977 lediglich um 3 % höher als 1973.

Belgisch-niederländische Grenze

Über die Belastung der Grenzübergänge an der belgisch-niederländischen Grenze lagen nur unvollständige Angaben vor (siehe Tabelle 6). Danach waren 1975 auf dem Grenzabschnitt innerhalb der Region A-H-L-M ebenfalls die Autobahnübergänge am stärksten belastet. Das durchschnittliche Fahrzeug-Tagesaufkommen wird für Eysden E 9 mit 2.652* bzw. 5.000** und für Stein E 39 - Kotem mit 7.018* bzw. 8.290** Fahrzeugen angegeben.

Daneben ist der Übergang Maaseik-Roosteren mit 5.661* bzw. 3.284** Fahrzeugen ebenfalls sehr stark frequentiert (einzige Maasbrücke auf dem gesamten Grenzabschnitt zwischen Maasmechelen und Maasbracht!).

Relativ hohe Fahrzeug-Tagesaufkommen hatten ferner auch Maastricht-Vroenhoven und Maastricht-Veldwezelt.

3. Grenzüberschreitender Güterverkehr und die Belastung der Grenzübergänge durch Lkw

Der Umfang des grenzüberschreitenden Güterverkehrs in der Region A-H-L-M läßt sich nicht vollständig ermitteln, da entsprechende statistische Informationen nur auf der Ebene der Nationalstaaten und z.T. für die Verkehrsregionen der EG vorliegen. Für die deutschen Grenzen ermittelt das Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg regelmäßig das Lkw-Aufkommen (nicht jedoch den Umfang der transportierten Gütermengen) an den Grenzübergängen. Tabelle 4 zeigt, wie sich das Fahrzeugaufkommen im Güterverkehr seit 1973 entwickelt hat.

Tabelle 4:

Entwicklung des Lkw-Aufkommens an den Grenzen innerhalb der Region Aachen-Hasselt-Lüttich-Maastricht 1973-1977 (Meßziffern, 1977 = 100).

Grenze	Jahr	1973	1974	1975	1976	1977
Belgisch-deutsche Grenze		100	99	93	100	104
Deutsch-niederländische Grenze		100	109	112	128	139

(eigene Berechnung nach Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes Flensburg)

* Belgische Zählung

** Niederländische Zählung

Danach ist seit 1973 das Lkw-Aufkommen an der belgisch-deutschen Grenze innerhalb der Region A-H-L-M nahezu konstant geblieben. An der deutsch-niederländischen Grenze innerhalb der Region A-H-L-M ist im Gegensatz dazu eine kontinuierliche Steigerung erfolgt, die im Zeitraum von 1973 bis 1977 immerhin 39 % betrug. Der Vergleich der Tabellen 3 und 4 zeigt, daß das Fahrzeugaufkommen im Güterverkehr hier sogar stärker gewachsen ist als im Personenverkehr, insgesamt aber besteht eine merkwürdige Übereinstimmung der Zahlen für den Personen- und Güterverkehr.

Betrachtet man die Entwicklung des Güterverkehrs nach dem Gewicht der transportierten Mengen, so ist ebenso unzweifelhaft eine deutliche Ausweitung der Gütertransporte festzustellen. Die Ergebnisse dieser Betrachtung sind allerdings nicht mit den Resultaten aus der Entwicklung des Fahrzeugaufkommens direkt vergleichbar, da sie sich erstens auf einen anderen Zeitraum beziehen (1965-1976) und weil zweitens nur Zahlen für die Nationalstaaten und nicht für die Region A-H-L-M analysiert wurden.

Die generell feststellbare Steigerung des Güterverkehrs ist auf die ganz enorme Zunahme des Güterausstausches zwischen den Nationalstaaten, bedingt durch die wachsende wirtschaftliche Verflechtung, zurückzuführen.

Folgende Zahlen zeigen das auf: Im Zeitraum von 1965 bis 1976 nahm der Import von Gütern über das Straßennetz - gemessen am Gewicht - in der BR Deutschland um 289 % zu, in Belgien um 363 % und in den Niederlanden um 299 %.

Die entsprechenden Zahlen für die über das Straßennetz exportierten Güter lauten: BR Deutschland + 447 %, Belgien + 372 % und Niederlande + 287 %.

Die Entwicklung bei den über das Eisenbahnnetz transportierten Gütern ist in den einzelnen Ländern unterschiedlich verlaufen. Die BR Deutschland verzeichnet für den Zeitraum 1965 bis 1976 beim Import eine Steigerung um 39 % und beim Export eine Steigerung um 25 %. In Belgien sind im gleichen Zeitraum 25 % weniger Güter über das Eisenbahnnetz importiert, aber 51 % mehr über die Schiene exportiert worden. Die Niederlande verzeichnen hier eine Abnahme um 14 % beim Import und eine Zunahme um 25 % beim Export. (1)

Es kann also generell eine Tendenz zur Verlagerung des grenzüberschreitenden Gütertransports von der Schiene auf die Straße konstatiert werden.

Welches Ausmaß der grenzüberschreitende Gütertransport zwischen Belgien, der BR Deutschland und den Niederlanden inzwischen angenommen hat, zeigt Tabelle 5.

(1) Die Zahlen wurden berechnet nach: eurostat - Statistical Yearbook Transport, Communication, Tourism 1976 (1978); hrsg. vom Statistischen Amt der Europäischen Gemeinschaften, Luxemburg.
Tabellen: 2-14 Goods traffic by type of traffic (railways), S. 25 und 3-6 Goods traffic by type of traffic (road), S. 43.

Zwar unterliegt die Entwicklung des internationalen Güterausaustausches allgemein starken konjunkturellen Einflüssen und sein Volumen entsprechend großen Schwankungen bei den Jahreswerten, doch ist die zunehmende Tendenz eindeutig. Auffällig ist, daß die Krise, wie die Zahlen für 1976 zeigen, offensichtlich nur die Eisenbahn getroffen hat.

Welche Anteile der aufgeführten Gütermengen die Grenzübergänge in der Region A-H-L-M passieren, kann auf der Grundlage des untersuchten Datenmaterials kaum abgeschätzt werden. Jedoch geht der deutsch-belgische Austausch vermutlich zum allergrößten Teil über den hier betrachteten Grenzabschnitt.

Tabelle 5:

Entwicklung des Gütertransports zwischen Belgien, der BR Deutschland und den Niederlanden

Richtung	Gütertransport Eisenbahn in 1000 t			Gütertransport Straße in 1000 t		
	1965	1970	1976	1965	1970	1976
BR Deutschland → Belgien	2743	4672	3115	1442	3483	6303
Belgien → BR Deutschland	1045	2499	2258	1709	3477	6534
BR Deutschland → Niederlande	3161	2780	1545	5044	9583	14607
Niederlande → BR Deutschland	1631	4189	3105	5087	7797	12303
Belgien → Niederlande	1609	2253	1771	3262	6699	9537
Niederlande → Belgien	990	1109	587	2755	4244	9268

Zusammengestellt nach:

eurostat-Verkehr Jahrbuch 1971 (1973); hrsg. vom Statistischen Amt der Europäischen Gemeinschaften, Luxemburg. Tabelle Binnen- und grenzüberschreitende Gütertransporte der Gemeinschaftsländer nach Ländern.

eurostat-Statistical Yearbook Transport, Communication, Tourism 1976 (1978); hrsg. vom Statistischen Amt der Europäischen Gemeinschaften. Tabellen 2-15 Domestic and foreign goods transports by traffic (railways) 1976, S. 26/27, und Tabellen 3-7 Foreign goods transport by traffic (road) 1976, S. 44/45.

Belastung einzelner Grenzübergänge im Güterverkehr

Die Belastung der einzelnen Grenzübergänge im Güterverkehr ist sehr unterschiedlich. Die stärksten Lkw-Konzentrationen finden sich an den Autobahnübergängen, welche fast den gesamten Güterfernverkehr zu bewältigen haben. Außerdem bestehen hier meist Gemeinschaftszollämter, die eine schnellere Abfertigung in Aussicht stellen und von daher Attraktionspunkte für den grenzüberschreitenden Gütertransport darstellen.

An der belgisch-deutschen Grenze haben im Gebiet der Region A-H-L-M im Jahre 1977 etwa 484.000 Lkw die Grenze überquert. Davon haben 382.000 - das entspricht 79 % des Lkw-Aufkommens - den Übergang Aachen-Autobahn-Süd benutzt. Das Lkw-Tagesaufkommen betrug hier nach deutscher Zählung etwa 1.000-1.100 Fahrzeuge (nur ein- und durchfahrende); die belgische Zählung hat für 1975 ein Aufkommen von täglich 2.973 Lkw in beiden Richtungen ergeben.

An der deutsch-niederländischen Grenze wurden 1977 im Gebiet der Region A-H-L-M etwa 1,18 Mio Lkw registriert. Auch hier ist die Konzentration auf die Autobahnen deutlich, denn 683.000 Lkw (das entspricht etwa 58 % des Gesamtaufkommens) haben die beiden Übergänge Niederdorf-Autobahn und Aachen-Autobahn-Nord gewählt. Das Tagesaufkommen betrug am Übergang Niederdorf-Autobahn durchschnittlich 1.064 und am Übergang Aachen-Autobahn-Nord durchschnittlich 807 Fahrzeuge. Stark frequentiert durch Lkw war auch der Übergang Schwanenhaus.

Für den Bereich der belgisch-niederländischen Grenze weist die belgische Zählung die Übergänge Stein E 39 - Kottem (Tagesaufkommen 1975 in beiden Richtungen: 1.184 Lkw) und Maaseik-Roosteren (Tagesaufkommen 1975 in beiden Richtungen: 837) als am stärksten frequentiert aus.

Auf der E 9 (Übergang Eysden) ist der Güterverkehr relativ schwach, weil leistungsfähige Schifffahrtswege (Maas, Julianakanal und Albertkanal) für den Massengütertransport zur Verfügung stehen.

Tabelle 6:

Grenzüberschreitender Straßenverkehr in der Region Aachen-Hasselt-Lüttich-Maastricht.

Durchschnittliches Fahrzeugaufkommen pro Tag 1975.

(Zahlen in Klammern: zu Vergleichszwecken anhand der nebenstehenden Originaldaten berechnet)

GRENZÜBERGANG	Niederländische Zählung (1)		Deutsche Zählung (2)		Belgische Zählung (3)	
	beide Richtg.	beide Richtg. 2	ein- und durchfahrende Fz. x 2	nur ein- u. durchfahrende Fz.	beide Richtungen	beide Richtungen 2
DEUTSCH-NIEDERLÄNDISCHE GRENZE						
Dammerbruch-Wezelse barr	2325	(1163)	(4342)	2171		
Niederdorf (herungerweg)	1801	(901)	(846)	423		
Niederdorf-Venlo E 3	8260	(4130)	(11790)	5895		
Schwanenhaus-Keulse barrière	9800	(4900)	(7326)	3663		
Heideneind-Tegelen	2918	(1459)	(4624)	2312		
An der Schwalme-Swalmen	1382	(691)	(1374)	687		
Elmpt-Maalbroek	Keine Angaben		(6606)	3303		
Rotherbach-Vlodrop	2292	(1146)	(2240)	1120		
Karken-Posterholt	1935	(968)	(2106)	1053		
Waldfeucht-Echterbos	764	(382)	(670)	335		
Saeffelen-Spaanshuisken	Sonntag geschlossen		(180)	90		
Hillensberg	Keine Angaben		(120)	60		
Isenbruch-Nieuwstadt	449	(225)	(690)	345		
Tuddern-Sittard	2499	(1250)	(2398)	1199		
Wehr-Sittard	1442	(721)	(2196)	1098		
Susterseel-Jabeek	nicht gezählt		(628)	314		
Mindergangelt-Schinveld	1295	(648)	(596)	298		
Scherpenseel-Waubach	2137	(1069)	(4172)	2086		
Marienburg-Rimburg	1156	(578)	(906)	453		
Herzogenrath-Eygelshoven	2147	(1074)	(3270)	1635		
Herzogenrath-Aachenerstraße	3780	(1890)	(4188)	2094		
Kohlscheid-Pannesheide	3956	(1978)	(4538)	2269		
Horbach-de Loch	2996	(1498)	(2504)	1252		
Autobahn Aachen-Bocholz E 39	Keine Angaben		(15444)	7722		
Vaalserquartier-Vaals	Keine Angaben		(13058)	6529		

- (1) Niederländische Zählung: Durchschnittliches Tagesaufkommen 1975 (alle Fahrzeuge) in beiden Richtungen von 6-18 Uhr. Zählung an je vier Tagen im April und Oktober. Vgl.: Provinciale Waterstaat in Limburg (Hrsg.): Algemene Verkeerswaarnemingen 1975. O.O.u.J. (Maastricht).
- (2) Deutsche Zählung: Durchschnittliches Tagesaufkommen 1975 (Kraftfahrzeuge insgesamt). Ein- und durchfahrende Fahrzeuge in 24 Stunden. Vgl.: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, Heft 3/1976. Flensburg 1976.
- (3) Belgische Zählung: Durchschnittliches Tagesaufkommen 1975 (ausgenommen Fahrräder und Fahrräder mit Hilfsmotor) in beiden Richtungen von 6-22 Uhr. Zählung an zweimal acht Tagen zwischen Januar und August. Vgl.: Administration des Routes, Service du Traffic Routier (Hrsg.): Recensement Général de la Circulation Routière en 1975. O.O.u.J. (Brüssel).

GRENZÜBERGANG	Niederländische Zählung (1)		Deutsche Zählung (2)		Belgische Zählung (3)	
	beide Richtg.	beide Richtg. 2	ein- und durchfahrende Fz. x 2	nur ein- u. durchfahrende Fz.	beide Richtungen	beide Richtungen 2
BELGISCH-NIEDERLÄNDISCHE GRENZE						
Wolfhaag-Gemmenich	1995	(998)	X	X	Keine Angaben	
Hoogeruts-de Planck	995	(498)			1425 (713)	
Eysden-Moelingen	Keine Angaben				1704 (852)	
Eysden E 9	5000	(2500)			2652 (1326)	
Maastricht-Ternaayen	Keine Kontrollstelle				Keine Angaben	
Maastricht-Neercanne	Nicht gezählt				Keine Angaben	
Maastricht-Vroenhoven	Keine Angaben				3576 (1788)	
Maastricht-Veldwezelt	Keine Angaben				2754 (1377)	
Maastricht-Smeermaas	Keine Angaben				Keine Angaben	
Maastricht-Smeermaas	Keine Kontrollstelle				Keine Angaben	
Stein E 39 - Kotem	8290	(4145)			7018 (3509)	
Berg-Meeswijk (pontveer)	636	(318)			Keine Angaben	
Roosteren-Maaseik	3284	(1642)			5661 (2831)	
Ittervoort-Kessenich	Keine Angaben				1434 (717)	
Stramproy-Molenbeersel	2009	(1005)			1920 (960)	
Weert-Bocholt	Nicht gezählt				Keine Angaben	
Weert-Lozen-Bocholt	980	(490)	Keine Angaben			
BELGISCH-DEUTSCHE GRENZE						
Aachen-Bildchen	X	X	(4684)	2342	3997 (1998)	
Aachen-Köpfchen			(4242)	2121	Keine Angaben	
Aachen-Lichtenbusch			(2104)	1552	Keine Angaben	
Aachen-Autobahn-Süd			(12452)	6226	10795 (5398)	
Aachen-Sief			(630)	315	Keine Angaben	
Roetgen			(600)	300	Keine Angaben	
Mützenich			(2068)	1034	Keine Angaben	
Kaltherberg			(1364)	682	Keine Angaben	
Wahlerscheid			(294)	147	Keine Angaben	
Losheimergraben			(2592)	1296	Keine Angaben	

- (1) Niederländische Zählung: Durchschnittliches Tagesaufkommen 1975 (alle Fahrzeuge) in beiden Richtungen von 6-18 Uhr. Zählung an je vier Tagen im April und Oktober. Vgl.: Provinciale Waterstaat in Limburg (Hrsg.): Algemene Verkeerswaarnemingen 1975. O.O.u.J. (Maastricht).
- (2) Deutsche Zählung: Durchschnittliches Tagesaufkommen 1975 (Kraftfahrzeuge insgesamt). Ein- und durchfahrende Fahrzeuge in 24 Stunden. Vgl.: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, Heft 3/1976. Flensburg 1976.
- (3) Belgische Zählung: Durchschnittliches Tagesaufkommen 1975 (ausgenommen Fahrräder und Fahrräder mit Hilfsmotor) in beiden Richtungen von 6-22 Uhr. Zählung an zweimal acht Tagen zwischen Januar und August. Vgl. Administration des Routes, Service du Trafic Routier (Hrsg.): Recensement Général de la Circulation Routière en 1975. O.O.u.J. (Brüssel).

4. Zusammenfassung

Ziel der Untersuchung war, festzustellen, erstens wieviele Bürger in welchem Ausmaß von den Problemen des grenzüberschreitenden Verkehrs betroffen sind, zweitens wie sich der grenzüberschreitende Personen- und Güterverkehr in den vergangenen Jahren entwickelt hat, und drittens an welchen Übergängen die stärksten Belastungen aufgetreten sind.

Dabei hat sich ergeben, daß die am stärksten von Problemen betroffene Bevölkerungsgruppe ca. 16.000 Arbeitsplatzpendler sind, die täglich aus den Niederlanden und Belgien in den Aachener Raum einpendeln. Sie müssen sich zweimal täglich Personen- und Gepäckkontrollen gefallen lassen, da an den deutschen Grenzen im Gegensatz zu den Grenzen innerhalb der Beneluxstaaten immer noch systematisch kontrolliert wird.

Inwieweit sich an einzelnen Grenzübergängen durch das gestiegene Verkehrsaufkommen Engpässe ergeben, läßt sich nicht deutlich sagen. Fest steht jedoch, daß das Fahrzeugaufkommen an der deutsch-belgischen Grenze seit 1973 insgesamt nicht mehr gewachsen ist. An der deutsch-niederländischen Grenze ist eine Steigerung etwa um ein Drittel zu verzeichnen.

Die am stärksten belasteten Grenzübergänge - insbesondere auch im grenzüberschreitenden Güterverkehr - sind die Übergänge an den Autobahnen. Hier ist auch die größte Steigerung bei der Entwicklung des Fahrzeugaufkommens zu verzeichnen. Dies bedeutet jedoch nicht, daß im lokalen und regionalen Verkehr an kleineren Übergängen evtl. Engpässe im Bereich der Infrastruktur verspürt werden.

ANHANG 2

zur Aufzeichnung über Probleme des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs
in der Region Aachen-Hasselt-Lüttich-Maastricht

STELLUNGNAHMEN ZU VERKEHRSPROBLEMEN

Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>
Stellungnahme	
1. des Regierungspräsidenten Köln	38
2. des Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs	38
3. der Industrie- und Handelskammer Aachen	39

1. Schreiben des Regierungspräsidenten Köln vom 18.1.1979

Auszüge:

Da offensichtlich der grenzüberschreitende Straßenverkehr in der Euregio Maas-Rhein gut funktioniert, sind mir keine Denkschriften zu diesem Thema bekannt. Die Straßenverkehrsverhältnisse sind durch ein vorzügliches Autobahnnetz, einschließlich Gemeinschafts-Zollämtern bzw. ohne Grenzkontrollen im Beneluxgebiet, ohne erhebliche Probleme. Im lokalen und regionalen Verkehr können an den Grenzen entweder durch besondere Aktionen oder durch Abwesenheit von Gemeinschafts-Zollämtern oder durch Spitzenverkehr an Feiertagen schon einmal gelegentlich Staus auftreten. Lücken im Straßennetz im Sinne des Bedarfs sind jedoch auch in diesem Bereich nicht festzustellen. Das soll jedoch nicht heißen, daß subjektiv Lücken empfunden werden, so z.B. im grenzüberschreitenden Omnibusverkehr, in dem zur Zeit Verhandlungen zur Schließung der Lücke Aachen - Niederlande geführt werden, oder im Eifel - Ardennen-Gebiet, wo einige hundert Grenzpendler auf Betriebsbusse oder Pkw angewiesen sind. Auch kann hier die gewünschte Fortsetzung von teils noch geplanten Autobahnen, wie der A 56 von Euskirchen nach Roermond, erwähnt werden oder die Verbindung Eindhoven - Hasselt - Lüttich. Auch im Eisenbahnverkehr wäre die Verbindung der künftigen nationalen Intercity-Endpunkt Aachen und Heerlen dringend notwendig.

..... Eine spezielle Belastung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs durch den Tourismus ist hier nicht bekannt, da bisher nur auf einigen Straßen der Eifel und um Eupen zu Spitzenzeiten Probleme aufgetreten sind.

2. Schreiben des Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e.V. vom 8.2.1979

Auszüge:

..... können wir Ihnen nur mitteilen, daß wir keine nennenswerten Verzögerungen beim Grenzübertritt an der deutsch-belgischen Grenze zu beklagen haben. Auch stellen sich für unsere Unternehmer keinerlei Probleme der Genehmigungserteilung. Die bilaterale Genehmigung für die Einfahrt nach Belgien und die Niederlande ist von unseren Unternehmern mitzuführen und wird im voraus beim Regierungspräsidium in Düsseldorf eingeholt. Insbesondere beim Gemeinschaftszollamt Aachen-Autobahn verläuft der Grenzübertritt der Lkw zügig und bei Einhaltung der Vorschriften der belgischen Gesetzgebung ohne Verzögerung.

..... Über mögliche Lücken im Straßennetz ... haben unsere Unternehmer seither nicht geklagt.

3. Schreiben der Industrie- und Handelskammer zu Aachen vom 5.1.1979

Auszüge:

Zweifellos haben auf Grund der fortgeschrittenen europäischen Integration in der Zollabfertigung erhebliche Erleichterungen für die Wirtschaft diesseits und jenseits der Grenze praktische Gestalt angenommen, zumal die Einführung vereinfachter Verfahren in Verbindung mit der Vorabfertigung bei den Binnenzollämtern anerkanntswerte Beschleunigungseffekte, zumindest auf deutscher Seite, erzielt hat. Gleichwohl bedingen die nach wie vor bestehenden Diskrepanzen der nationalen Rechtssysteme auf verschiedenen Gebieten immer noch zahlreiche Kontrollen, durch die die Grenzabfertigung sowohl im Personen- als auch im Warenverkehr in nicht unerheblicher Weise beeinträchtigt wird. So erfordern immer noch unterschiedliche Steuervorschriften und Mehrwertsteuersätze die Erhebung von Ausgleichsabgaben, deren Erfassung eine Überwachung an der Grenze notwendig macht. Uneinheitliche Lebensmittelgesetze sowie Marktordnungsvorschriften haben z.T. gesundheits- und veterinärpolizeiliche Untersuchungen sowie Qualitätskontrollen zur Folge, die eine zügige Freigabe der Einfuhrgüter verzögern. Außerdem lassen abweichende Sicherheitsbedingungen und Normvorschriften im technischen Bereich einen Verzicht auf jegliche Grenzkontrolle nicht ohne weiteres zu.

Nach Beobachtungen nicht nur aus jüngerer Zeit treten überdies - insbesondere an den Autobahnübergängen Aachen-Nord und -Süd - zeitweilig Engpässe und Stauungen auf; soweit es die zolltechnische Abwicklung betrifft, dürften dafür der saisonal auftretende, das Normalmaß unter Umständen weit übertreffende, Anstieg des Verkehrsvolumens einerseits sowie die zollseitig häufig beklagte personelle Unterbesetzung maßgebend sein. Die in jüngerer Zeit in der Öffentlichkeit oft beklagten Wartezeiten und Stauerscheinungen haben ihre Ursache in der verschärften Personenabfertigung, die staatspolitisch bedingt ist und in unmittelbarem Zusammenhang mit den Erscheinungen des Terrorismus steht.

Gestatten Sie uns ferner, einige weitere, z.T. völlig unverständliche Erschwernisse, um nicht zu sagen Schikanen, zu nennen, die für die betreffenden Personen bzw. Wirtschaftskreise zu außerordentlich schwerwiegenden Konsequenzen führen können. So läuft z.B. auch heute noch - 21 Jahre nach Gründung der EG - der im Aachener Raum ansässige Geschäftsmann mit Wohnsitz im benachbarten Belgien dort Gefahr, daß sein mit deutschem Kennzeichen versehenes, in der Bundesrepublik versteuertes Kraftfahrzeug bei Verwendung auf belgischem Boden beschlagnahmt wird. Unter den heutigen Umständen kann solchem "Raubrittertum" nur dadurch vorgebeugt werden, daß das Fahrzeug auch in Belgien zugelassen und mit belgischem Kennzeichen ausgestattet wird, die belgische Einfuhrumsatzsteuer und Kraftfahrzeugsteuer entrichtet wird. Vergleichbar ist außerdem, daß dem deutschen Taxi- oder Mietwagenunternehmer das im Fahrzeug installierte Funkgerät, trotz amtlicher Zulassung durch die Bundes-

post, bei Fahrten im benachbarten Ausland vom niederländischen oder belgischen Zoll beschlagnahmt werden kann - es sei denn, es kann eine Genehmigung der nationalen Post bzw. Fernmeldeverwaltung vorgelegt werden, die allerdings lediglich das Mitführen des Geräts, keineswegs jedoch dessen Benutzung gestattet.

Unseres Erachtens wäre es an der Zeit, daß endlich auf EG-Ebene geeignete Schritte zur Behebung solcher Mißstände nicht nur eingeleitet, sondern kurzfristig vollendet würden. Die Kammer hat in den zurückliegenden Jahren unter Ausschöpfung aller ihr zur Gebote stehenden Möglichkeiten immer wieder auf diese Mißstände hingewiesen, ohne daß sich bislang der gewünschte Erfolg einstellte.

Was den Ausbau der Straßeninfrastruktur betrifft, so können und wollen wir nicht verkennen, daß in der jüngeren Vergangenheit zugunsten des grenzüberschreitenden Personen- und Güteraustausches mit der Fertigstellung der nördlichen und südlichen Autobahnumgehung Aachen und der damit geschaffenen Verknüpfung des deutschen, niederländischen und belgischen Autobahnnetzes im Zuge der E 5 und E 39 grundlegende Voraussetzungen für die heutige Rolle des grenzüberschreitenden Verkehrs im Aachener Raum geschaffen worden sind. Dies schließt jedoch keineswegs aus, daß - nicht zuletzt auf Grund des ständig steigenden Verkehrsvolumens an den Grenzen - gravierende Lücken und Engpässe vorhanden sind. Unter Beschränkung auf die großräumigen Straßenverbindungen erlauben wir uns, auf folgende Schwerpunkte aufmerksam zu machen:

.....

Hauptträger und -achse des internationalen Straßenverkehrs in unserem Bezirk ist die A 4 Autobahn Aachen-Köln, die im Aachener Kreuz neben dem Quellverkehr aus dem Aachener Raum selbst nach dem Netzschluß mit der E 5 Ostende-Brüssel-Lüttich-Aachen bzw. E 10 / E 41 Paris-Valencienne-Namur-Lüttich (E 5) -Aachen und der E 39 Antwerpen (B)-Geleen (NL)-Heerlen-Aachen den größten Teil des Straßenverkehrs von und aus diesen Ballungsräumen aufnehmen muß, und deren Bedeutung damit hinreichend belegt sein dürfte. Wir halten es auf Grund eigener Erfahrung im Hinblick auf die immer stärker werdende Verkehrsbelastung der A 4 in erster Linie unter dem Aspekt der internationalen Kommunikation für dringend geboten, die Autobahn Aachen-Köln in ihrem gesamten Verlauf zwischen dem Aachener Kreuz und Köln so kurzfristig wie eben möglich 6-spurig auszubauen. Die im geltenden Bundesfernstraßenplan vorgesehene Beschränkung auf den Teilabschnitt Frechen-Köln ist völlig unzureichend und trägt den seit einiger Zeit bereits zu beobachtenden Verhältnissen in keiner Weise Rechnung. Obwohl es sich um eine rein innerdeutsche Angelegenheit handelt, wäre es ebenso verdienstvoll wie sachgerecht, wenn sich auch das Europäische Parlament nach Möglichkeit dieses Themas in dem dargelegten Sinne annehmen würde.

Für den grenzüberschreitenden Tourismus, aber auch den übrigen Straßenpersonen- und Güterverkehr mit den Niederlanden und Belgien dürfte das Projekt der "Eifel-Autobahn" B 258 n (bzw. A 545 bzw. A 111) Aachen-Schleiden-Blankenheim mit dortigem Anschluß an die im Bau befindliche A 1 Köln-Euskirchen-Blankenheim in Richtung Mehren/Ulmen/Anbindung an die Mosel-Autobahn von großem Interesse sein. Die von der Kammer seit Jahrzehnten geforderte Beseitigung dieser Lücke erscheint nicht nur zur Stärkung der wirtschaftsschwachen Grenzregion Eifel und deren dringend verbesserungsbedürftiger infrastruktureller Erschließung notwendig, sondern verdient darüber hinaus internationale Beachtung; denn trotz der teilweise in Bau befindlichen A 60 (Lüttich - St. Vith) - Bitburg würde diese Verbindung wesentliche Funktionen im stark wachsenden Verkehr zwischen den Niederlanden und Belgien einerseits, unserem Kammerbezirk und den süd-westdeutschen Agglomerationen andererseits haben. Unter internationalem Aspekt wäre sicherlich auch der mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretende Entlastungseffekt erwünscht, der sich dann ergäbe, wenn der grenzüberschreitende Verkehr nicht mehr gezwungen wäre, die ab Köln in Richtung Süd- und Südwest-Deutschland führende Autobahn nach Frankfurt zu benutzen, sondern auf die B 258 n ausweichen könnte. Die Dringlichkeit eines durchgehenden Ausbaus sollte daher unterstrichen werden - unabhängig von der Tatsache, daß im Bereich eines Truppenübungsplatzes trassierungstechnische Schwierigkeiten bestehen. Umso mehr besteht Veranlassung, die planerisch unumstrittenen Teilabschnitte Aachen-Simmerath und Schleiden-A 1/Blankenheim-Tondorf alsbald zu verwirklichen, d.h. diesen Abschnitten die höchste Priorität im Bundesausbauplan einzuräumen.

Mit großem Nachdruck verfolgen Kammer und die Gebietskörperschaften unseres Bezirks seit einiger Zeit das Ziel, die sog. "Rurtalstraße" A 56 Bonn-Euskirchen-Düren-Jülich-Waldfeucht / niederländische Grenze mit Anschluß an das niederländische Fernstraßennetz bei Roermond im Zuge der angelaufenen Überprüfung des Bundesfernstraßenplanes in ihrem gesamten Verlauf in die höchste Dringlichkeit einzustufen. Mit unserer Beteiligung haben die Vertreter der im Einzugsbereich gelegenen Kreise, Städte und Gemeinden am 17.4.1978 eine gemeinsame Dringlichkeitsempfehlung beschlossen

. Die derzeit völlig unbefriedigende Einstufung als "möglicher weiterer Bedarf" auf dem ab Düren in Richtung niederländische Grenze führenden Abschnitt bedarf ebenso der Korrektur, wie dies für den in nord-östlicher Richtung über Euskirchen nach Bonn zielenden Arm der Fall sein müßte, für den nach unseren Informationen z.Zt. bessere Verwirklichungschancen, zumindest auf Teilabschnitten, bestehen. Die Kammer sieht in der zeitnahen Realisierung des Projekts in seinem gesamten Verlauf ein überaus wichtiges Anliegen, auch und insbesondere unter Berücksichtigung seiner grenzüberschreiten-

den Aufgabe. Die Verkehrsbedeutung der A 56 liegt vornehmlich darin, daß sie - neben dem erheblich ins Gewicht fallenden infrastrukturellen Erschließungseffekt für die wirtschaftsschwachen und einseitig strukturierten Kreise Heinsberg und Euskirchen sowie für den Kreis Düren -

dem Fernverkehr in und aus Richtung Niederlande auf wesentlich kürzerem Wege als bisher eine leistungsfähige Schnellverbindung mit dem rheinischen Ballungsraum um Köln/Bonn und weiter nach Süd-Deutschland vermittelt. Wir hoffen sehr, daß die A 56 die ihr zukommende Rangeinstufung erhält, und wären auch in diesem Fall für eine "moralische Unterstützung" durch das Europäische Parlament dankbar.

Der wünschenswerte Ausbau der A 56, auch und insbesondere auf dem auf die deutsch-niederländische Grenze zuführenden Abschnitt, erscheint umso dringlicher, als ein anderer vierspuriger Straßenzug, die sog. "Selfkantstraße" A 44/46 (Düsseldorf/Neuß)-Jüchen-Erkelenz-Hückelhoven-Dremmen-Gangelt / niederländische Grenze, nach heutigen Erkenntnissen lediglich bis zur Kreuzung mit der Rurtalstraße A 56 (bzw. bis zur B 221) gebaut werden soll und, nach offizieller Verlautbarung des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, deren Fortsetzung in die Niederlande "sozusagen über Eck" über die A 56 Richtung Roermond - also mit völlig anderer Zielrichtung - gesehen wird. Denn während die A 56 unseren Raum in annähernder Nord-Süd-Richtung durchqueren soll, waren der "Selfkantstraße" A 44 dessen Erschließung in einem in etwa ost-westlichen Verlauf mit Verknüpfungsfunktionen zwischen dem Düsseldorfer Raum und der Ruhr einerseits und den niederländischen Wirtschaftsräumen Maastricht/Heerlen andererseits zgedacht. Nach unserer Kenntnis der Zusammenhänge waren für die außerordentlich enttäuschende Aufgabe der in Richtung Niederlande führenden Planung mehrere Faktoren maßgebend:

- a) Die außerordentlich geringe Bewertung der Straßenzüge mit grenzüberschreitender Funktion im überarbeiteten Bundesausbauplan, die sich in unserem Raum allgemein, besonders aber bei der "Selfkantstraße" negativ auswirkte, als nach Übergang der Baulast vom Land auf den Bund im Jahre 1971 letzterer unter dem Druck finanzieller Sachzwänge erhebliche Abstriche am Ausbauprogramm vornahm.
- b) Der für die "Selfkantstraße" vorgesehene Grenzübergang - die im übrigen unter den heutigen Umständen den Raum gar nicht mehr erreicht, nach dem sie benannt wurde, - ist für eine völlig neu in den Bundesfernstraßenplan aufgenommene Autobahnplanung (A 54 Niederlande - Raum Geilenkirchen-Jülich-Bergheim-Solingen-Lüdenscheid) "verplant" worden; dabei handelt es sich um ein Vorhaben, das lediglich "als weiterer möglicher Bedarf" eingestuft wurde, so daß über dessen Realisierung niemand auch nur annähernd eine Prognose wagen kann.

c) Dem Vernehmen nach sind auch auf niederländischer Seite gewisse planerische Schwierigkeiten aufgetreten.

Ungeachtet der dargelegten mißlichen Umstände und der z.Zt. wenig hoffnungsvollen Ansatzpunkte, halten wir an der Überzeugung fest, daß die "Selfkantstraße" in der derzeitigen Konzeption ein Torso ist, dessen Vollendung zugunsten der weiteren Integration durch den grenzüberschreitenden Straßenverkehr nachdrücklich gefordert werden sollte. Dabei sollte unter Berücksichtigung der derzeitigen Realitäten darauf hingewirkt werden, den Netzschluß zwischen dem Kreuz mit der A 56 und dem niederländischen Fernstraßennetz zunächst und als Zwischenlösung in Form einer zweispurigen, jedoch erweiterungsfähigen, Straße herzustellen.

Wir haben uns bewußt auf die Behandlung großräumiger Verbindungen beschränkt, d.h. allerdings keineswegs, daß es nicht weitere, in unseren unmittelbar aneinanderstoßenden Grenzräumen schmerzhaft empfundene Lücken im Netz interregionaler Straßen über die Grenzen hinweg gibt. Wir möchten als Beispiel nur erwähnen, daß seit langer Zeit auf niederländischem Boden bei Kerkrade eine fertige vierspurige Straße wenige Kilometer vor der deutschen Grenze endet, deren Fortführung auf deutschem Gebiet erst in letzter Zeit in ein konkreteres Planungsstadium getreten, inzwischen aber auf heftigen Widerstand von Bürgerinitiativen unter Berufung auf Natur- und Landschafts- sowie Emissionsschutzgründen getroffen ist. Es ließen sich ohne Mühen weitere Probleme bzw. Engpässe ähnlicher Art darlegen, wir möchten aber davon absehen, da diese den Rahmen dieser Darstellung wesentlich überschreiten würden.

.....

ANHANG 3

zur Aufzeichnung über Probleme des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs
in der Region Aachen-Hasselt-Lüttich-Maastricht

Quellenverzeichnis

Administration des Routes, Service du Trafic Routier: Recensement Général de la Circulation routière en 1975. O.O.u.J. (Brüssel).

Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs e.V., Hrsg.:
Verkehrswirtschaftliche Zahlen 1976.

Deutsch-Belgische Raumordnungskommission - Unterkommission Südd.:
Das Untersuchungsgebiet Süd. Schriftenreihe Landesentwicklung des Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.), Heft 34.

Eriplan/Zirtum: Forschungsprojekt MFPRS 1976.24. Zentrale Orte und Achsen beiderseits der Grenzen der Bundesrepublik Deutschland zu den Nachbarstaaten der EG sowie der Schweiz und Österreich. Zwischenbericht. Unveröffentlichtes Typoskript 1977.

Hannequart, A. u.a.: Stratégie de Développement et Région Rural. Le Cas du Sud-Est de la Belgique. Rapport de Synthèse. Commission des Communautés Européennes, Documentation interne de la Politique Régionale dans la Communauté, No. 3. Juillet 1978.

Hottes, K. / Dewey, W.J.: Das punktaxiale System zwischen Rhein-Ruhr und Antwerpen-Calais. Materialien zur Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, hrsg. vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW. Dortmund 1977.

Malchus, V.v.: Partnerschaft an europäischen Grenzen. Integration durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Bonn 1975.

Provinciale Waterstaat in Limburg (Hrsg.): Algemene Verkeerswaarnemingen 1975. O.O.u.J. (Maastricht).

Ricq, C.: Les Travailleurs frontaliers en Europe. Rapport de Synthèse. Commission des Communautés Européennes, Documentation interne de la Politique Régionale dans la Communauté, No. 4. Août 1978.

Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes Flensburg. Verschiedene Jahrgänge.

The Regional Development Programms of the Netherlands 1977-1980.
Doc. XVI/315/77-EN.

Dokumente der Europäischen Gemeinschaft:

- Gerlach-Bericht, Dok. 355/76 vom 25. Oktober 1976.
- Schriftliche Anfrage von Herrn Schwörer, Nr. 379/77 (Abl.Nr. C 289 vom 1.12.1977).
- Empfehlungen vom 21.6.1968 (Abl. Nr. L 167 vom 17.7.1968).
- Rede des Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Roy Jenkins, vor dem Europäischen Parlament. Vorlage des Gesamtberichts 1978 und des Programms der Kommission für 1979. Luxemburg, 13.2.1979 (Dok. SEK (78) 2600/6-DE).
- Eurostat - Verkehr, Jahrbuch 1971 (1973).
- Statistical Yearbook Transport, Communication, Tourism 1976 (1978); hrsg. vom Statistischen Amt der Europäischen Gemeinschaften, Luxemburg.