

## Halbzeitüberprüfung des Weißbuchs Verkehr

In ihrem Weißbuch Verkehr, das 2011 angenommen wurde, legte die Europäische Kommission einen Fahrplan für ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem in der EU fest. Die Strategie umfasst Initiativen und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrspolitik, die im Zeitraum 2011–2020 umzusetzen sind. Während der September-I-Tagung wird das Parlament einen Initiativbericht erörtern, in dem eine Bestandsaufnahme der Umsetzung der Strategie zur Halbzeit vorgenommen wird. Ferner wird es die Prioritäten der europäischen Verkehrspolitik für die nächsten Jahre ermitteln.

### Weißbuch Verkehr 2011

Das [Weißbuch](#) mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ umfasst langfristige Zielsetzungen für einen europäischen Verkehrssektor, mit dem die Bedürfnisse der Wirtschaft und der Bürger weiterhin auf nachhaltige Weise erfüllt werden könnten. Es wurden spezifische Ziele festgelegt, die bis 2050 verwirklicht werden sollen. Hierzu zählen die Verringerung der Co<sub>2</sub>-Emissionen bis 2050 um 60 % gegenüber 1990, die drastische Verringerung der Ölabhängigkeit, die Begrenzung der Zunahme von Staus, die Förderung von Effizienz und Multimodalität und die Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums. Mit der Umsetzung von 40 spezifischen Maßnahmen in dem Zeitraum bis 2020 will die Kommission ein Verkehrssystem fördern, das auf den Abbau der Schranken für den Markteintritt, eine stärkere Integration der einzelnen Verkehrsträger, ein kohärentes Infrastrukturkonzept und die umfassende Einführung neuer Technologien abzielt.

### Halbzeitüberprüfung

Im März 2015 leitete die Kommission im Rahmen ihrer Halbzeitüberprüfung des Weißbuchs Verkehr eine öffentliche [Konsultation](#) der Interessenträger ein. Nach [Prüfung](#) der Antworten der Interessenträger kam die Kommission zu dem Schluss, dass die im 2011 angenommenen Weißbuch festgelegten Ziele nach wie vor aktuell sind, dass sie den Beteiligten zufolge jedoch nicht von den richtigen Initiativen und Mitteln flankiert werden und dass bei ihrer Verwirklichung bislang nur wenige Fortschritte erzielt wurden. Insgesamt werden die Ziele des Weißbuchs als ausgesprochen ehrgeizig erachtet, so dass einige von ihnen unrealistisch erscheinen und bei der Umsetzung – insbesondere auf der Ebene der Mitgliedstaaten – weiterhin unzufriedenstellende Ergebnisse erzielt werden. Diese Schlussfolgerungen werden für die Bestandsaufnahme der Verkehrsstrategie herangezogen, die vor dem Hintergrund der Entwicklungen seit 2011 (z. B. der Eröffnung neuer technologischer Möglichkeiten, der derzeit niedrigen Ölpreise, der anhaltenden Wirtschaftskrise und der Annahme des Rahmens für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 durch den Europäischen Rat) und der politischen Prioritäten der Kommission unter Jean-Claude Juncker neu ausgerichtet wird.

### Europäisches Parlament

Im Juli nahm der Ausschuss des EP für Verkehr und Fremdenverkehr einen [Initiativbericht](#) über die Umsetzung des Weißbuchs Verkehr von 2011 an (Berichtersteller: Wim van de Camp, EPP, Niederlande). Im Bericht wird die Kommission aufgefordert, konkrete Maßnahmen und Initiativen für eine bessere Umsetzung der Strategie vorzuschlagen, wobei unbedingt an den ehrgeizigen Zielen, die 2011 festgelegt wurden, festgehalten werden soll. Die Bedeutung des Verkehrs für die Wirtschaft und die Mobilität der Bürger sowie die Notwendigkeit von Investitionen in die Infrastruktur werden hervorgehoben. Der Ausschuss vertritt die Auffassung, dass die Vollendung der transeuropäischen Verkehrsnetze eine Voraussetzung für ein

nachhaltiges und effizientes europäisches Verkehrssystem ist, das im Rahmen der [Fazilität „Connecting Europe“](#) und des [Europäischen Fonds für strategische Investitionen](#) gefördert werden muss. Im Bericht wird ferner hervorgehoben, dass auf europäischer Ebene ein international wettbewerbsfähiger Verkehrssektor benötigt wird, in dem Personen- und Güterverkehr auf wirksamer und nachhaltiger Komodalität beruhen. Um die Ziele für den Abbau der Treibhausgasemissionen zu erreichen, müssen die Bemühungen um die Dekarbonisierung des Verkehrs generell verstärkt werden, und insbesondere im Bereich des Stadtverkehrs müssen nachhaltige Lösungen herbeigeführt werden. Im Bericht wird hervorgehoben, wie wichtig es ist, die Menschen in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik zu rücken, indem der Schwerpunkt auf die Straßenverkehrssicherheit gelegt und die Qualität der Beförderungsdienste verbessert wird. Ferner werden die sozialen Aspekte des Verkehrs hervorgehoben, und es wird darauf hingewiesen, dass die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen in diesem Sektor verbessert werden müssen.