

GENERALDIREKTION INTERNE POLITIKBEREICHE  
FACHABTEILUNG **B**  
STRUKTUR- UND KOHÄSIONSPOLITIK

## EIN PRAKTISCHER LEITFADEN



DE



***Europe Direct soll Ihnen helfen, Antworten auf Ihre  
Fragen zur Europäischen Union zu finden***

**Gebührenfreie Telefonnummer (\*):  
00 800 6 7 8 9 10 11**

(\*): Einige Mobilfunkanbieter gewähren keinen Zugang zu 00 800-Nummern  
oder berechnen eine Gebühr.

Zahlreiche weitere Informationen zur Europäischen Union sind verfügbar über Internet,  
Server Europa (<http://europa.eu>).

Bibliografische Daten befinden sich am Ende der Veröffentlichung.

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 2009

ISBN 978-92-823-2829-3

doi: 10.2861/6717

*Printed in Belgium*

GEDRUCKT AUF CHLORFREI GEBLEICHTEM PAPIER



GENERALDIREKTION INTERNE POLITIKBEREICHE  
**FACHABTEILUNG B**  
STRUKTUR- UND KOHÄSIONSPOLITIK

# EIN PRAKTISCHER LEITFADEN

**Verkehr und Fremdenverkehr**



## **VERFASSER**

Nils Danklefsen und Piero Soave, Fachabteilung B: Struktur- und Kohäsionspolitik, Europäisches Parlament

## **SPRACHFASSUNGEN**

Original: EN

Übersetzungen: BG CS DA DE EL ES ET FI FR HU IT LT LV MT NL PL PT RO SK SL SV

## **BILDNACHWEIS**

Shutterstock, iStockphoto, Europäisches Parlament

## **ÜBER DEN HERAUSGEBER**

Kontakt zur Fachabteilung oder Bestellung des monatlichen Newsletters:

[poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Redaktionsschluss: April 2009

Brüssel, © Europäisches Parlament, 2009

## **HAFTUNGSAUSSCHLUSS**


Die hier vertretenen Auffassungen geben die Meinung des Verfassers wieder und entsprechen nicht unbedingt dem Standpunkt des Europäischen Parlaments.

Nachdruck und Übersetzung – außer zu kommerziellen Zwecken – mit Quellenangabe gestattet, sofern der Herausgeber vorab unterrichtet und ihm ein Exemplar übermittelt wird.

# INHALT

■ VORWORT .....	7
■ DIE BISHERIGE ENTWICKLUNG .....	9
■ DER WEITERE WEG .....	19
■ ÜBER DIE FACHABTEILUNG .....	31
■ LITERATURHINWEISE .....	35
■ WEITERE INFORMATIONSQUELLEN .....	38





**„Der Gedanke der Nachhaltigkeit  
muss Grundlage und Maßstab der  
europäischen Verkehrspolitik sein.“**

Aus der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 12. Februar 2003  
zu dem Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010:  
Weichenstellungen für die Zukunft“.







Sehr geehrte Abgeordnete,

ich möchte diese Gelegenheit nutzen, um Sie im Europäischen Parlament willkommen zu heißen und Sie über unsere internen Ressourcen für Beratung durch Sachverständige zu informieren. Eine effektive parlamentarische Arbeit ist ohne spezifische, objektive, hochwertige und aktuelle Informationen undenkbar. Aus diesem Grunde wurden fünf für Forschung zuständige Referate geschaffen, die als Fachabteilungen bekannt sind. Sie erfassen mit ihrer Tätigkeit alle Zuständigkeitsbereiche des Europäischen Parlaments, und ihre unabhängigen und von hoher Qualität geprägten Forschungsarbeiten werden entweder intern oder durch externe Sachverständige durchgeführt.

Die Fachabteilung B: Struktur- und Kohäsionspolitik ist speziell für fünf Politikbereiche zuständig: Landwirtschaft und ländliche Entwicklung, Kultur und Bildung, Fischerei, regionale Entwicklung sowie Verkehr und Fremdenverkehr. Sie bietet Instrumente und Hilfsmittel der unterschiedlichsten Art von eingehenden Analysen komplizierter Fragen der Rechtsetzung über kurze Hintergrundnotizen bis hin zu Workshops, zu denen Sachverständige für Live-Präsentationen eingeladen werden. Mittels dieser Instrumente soll die Arbeit der parlamentarischen Gremien unterstützt werden, beispielsweise als direkter Beitrag zur legislativen Arbeit eines spezifischen Ausschusses oder als Hintergrundinformation für Delegationsbesuche von Abgeordneten. Außer einigen wenigen vertraulichen Dokumenten werden alle von der Fachabteilung B: Struktur- und Kohäsionspolitik verfassten Texte auf der Website des Parlaments veröffentlicht, damit alle Abgeordneten und auch die breite Öffentlichkeit sie nutzen können.

Vorliegende Veröffentlichung enthält Informationen zu den wichtigsten politischen Entwicklungen im Bereich Verkehr und Fremdenverkehr während der vergangenen Wahlperiode. Wir untersuchen auch, vor welchen Herausforderungen die Verkehrs- und Tourismuspolitik in der nahen Zukunft steht. Schließlich geben wir Ihnen eine Vorstellung davon, welche Möglichkeiten bestehen, um den von der Fachabteilung B gebotenen internen und externen Sachverstand zu nutzen.

Viel Spaß beim Lesen!

Ismael Olivares Martinez  
**Direktor**

*Direktion B: Struktur- und Kohäsionspolitik  
Generaldirektion Interne Politikbereiche der Union*



## VERKEHR: RECHTSGRUNDLAGE UND MEILENSTEINE

**D**ie Verkehrspolitik ist Gegenstand von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe f und Titel V des EG-Vertrages. Im Vertrag von Lissabon, der noch nicht in Kraft getreten ist, wird die Verkehrspolitik in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g sowie in Titel VI über die Arbeitsweise der Europäischen Union geregelt.

Bereits in den Römischen Verträgen betonten die Mitgliedstaaten die Bedeutung einer gemeinsamen Verkehrspolitik durch einen eigenen Vertragstitel. Der Verkehr war somit einer der ersten gemeinsamen Politikbereiche der Gemeinschaft. Doch trotz der Bemühungen der Kommission kam die Entwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik bis zur zweiten Hälfte der 1980er Jahre nur schleppend voran.

- **1985:** Der Weg für gemeinschaftliche Rechtsvorschriften wurde erst frei, als das Europäische Parlament gegen den Rat ein Verfahren wegen Untätigkeit einleitete. In seinem **Urteil in der Rechtssache 13/83** vom 22. Mai 1985 forderte der Europäische Gerichtshof den Rat auf, für die Verkehrspolitik tätig zu werden.
- **1985:** Das **Weißbuch über die Vollendung des Binnenmarkts** enthält Empfehlungen zur Gewährleistung der Dienstleistungsfreiheit und formuliert Leitlinien für die gemeinsame Verkehrspolitik mit dem Ziel einer gemeinschaftsweiten Liberalisierung und Harmonisierung dieser Politik.
- **1992:** Die Kommission nahm ein **Weißbuch über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik** an. Der Schwerpunkt lag auf einer Öffnung der Verkehrsmärkte. Gleichzeitig markierte das Weißbuch einen Wendepunkt hin zu einem integrierten, verkehrsträgerübergreifenden Ansatz auf der Grundlage des Leitbildes einer „auf Dauer tragbaren Mobilität“.
- **1996:** Annahme einer Entscheidung über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes.
- **2001:** Im **Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“** (KOM(2001)0370) analysiert die Kommission zunächst die Probleme

und Herausforderungen der europäischen Verkehrspolitik, insbesondere im Hinblick auf die damals bevorstehende Osterweiterung der EU. Die Kommission prognostizierte einen massiven Anstieg des Verkehrsaufkommens, der mit zunehmenden Überlastungen und Staus, insbesondere im Straßen- und im Luftverkehr, sowie mit ansteigenden Gesundheits- und Umweltbelastungen einhergehe, was die Wettbewerbsfähigkeit sowie die Klimaschutzziele der EU ernsthaft zu gefährden drohe. Um diesen Tendenzen entgegenzuwirken und zur Schaffung eines ökonomisch effizienten, aber gleichzeitig umwelt- und sozialverträglichen Verkehrssystems beizutragen, schlug die Kommission ein Bündel von 60 Maßnahmen vor. Durch diese Maßnahmen sollten das Wirtschaftswachstum und der Anstieg des Verkehrsaufkommens voneinander entkoppelt und dem ungleichen Wachstum der Verkehrsträger begegnet werden.

- **2004:** Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien vor dem Hintergrund der EU-Erweiterung.
- **2006:** Die Kommission veröffentlichte eine Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch von 2001: „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“ (KOM(2006)0314).

## VERKEHR: ZIELE UND ERGEBNISSE

Mobilität ist ein zentrales Anliegen der Europäischen Union. Die europäische Verkehrspolitik ist die Schnittstelle eines Spektrums wichtiger Politikbereiche. Sie stützt sich auf viele wichtige Säulen wie etwa die Industrie-, die Wirtschafts-, die Umwelt- und Sozialpolitik. Die Verkehrspolitik ist ein zentrales Element der Lissabon-Strategie und trägt in erheblichem Maße zum territorialen und sozialen Zusammenhalt der EU bei.



Infolge der erfolgreichen Vollendung des europäischen Binnenmarktes, des Wegfalls der Binnengrenzen und der sinkenden Transportpreise durch die Öffnung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte sowie Änderungen bei den Produktionssystemen und bei der Lagerung hat sich das Verkehrsaufkommen stetig erhöht. Aber während der Verkehrssektor wirtschaftlich sehr erfolgreich und dynamisch ist, wachsen die sozialen und ökologischen Folgekosten, wodurch das Leitbild einer „**nachhaltigen Mobilität**“ mehr und mehr an Bedeutung gewinnt. Dieses Leitbild steht im **Spannungsfeld zweier unterschiedlicher Zielsetzungen**. Auf der einen Seite strebt die europäische Verkehrspolitik eindeutig die Sicherstellung einer kostengerechten und effizienten Mobilität von Gütern und Personen als Rückgrat eines wettbewerbsfähigen EU-Binnenmarktes und als Basis des freien Personenverkehrs an. Auf der anderen Seite stehen die notwendige Bewältigung des steigenden Verkehrsaufkommens und Minimierung der Folgekosten in Form von Verkehrsunfällen, Atemwegserkrankungen, Lärm, Umweltschäden oder Staus. Die soziale Dimension in puncto Beschäftigung und Arbeitsbedingungen, aber auch in Bezug auf Fahrgastrechte und Verkehrssicherheit ist der dritte wichtige Pfeiler der europäischen Verkehrspolitik.

Um sich den Herausforderungen einer nachhaltigen Mobilität zu stellen, hat die europäische Verkehrspolitik seit dem Verkehrsweißbuch von 2001 und dessen Halbzeitbilanz von

2006<sup>1</sup> erhebliche Fortschritte gemacht. Die rechtlichen Rahmenbedingungen für den europäischen Verkehrssektor sind weitgehend abgesteckt worden. Viele wichtige und oft sehr kontroverse Rechtsakte wurden angenommen, zum Beispiel

- Maßnahmen zur Wiederbelebung des Schienenverkehrs mit dem ersten, zweiten und dritten Eisenbahnpaket vor allem zur Marktöffnung, aber auch zu Sicherheitsfragen, Interoperabilität und Fahrgastrechten;
- neue Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN), deren Schwerpunkt auf dem Eisenbahnverkehr, der Binnenschifffahrt und dem Seeverkehr liegt;
- Programme für die Verlagerung auf andere Verkehrsträger wie das frühere Programm „Marco Polo“ oder das jetzige „Marco Polo II“;
- die neue Eurovignetten-Richtlinie<sup>2</sup> zur Harmonisierung der Verkehrstarife in allen Mitgliedstaaten und zu einheitlichen Methoden zur Berechnung der Infrastrukturkosten. Die neue Richtlinie sieht zudem eine verbesserte Differenzierung der Gebühren nach Umweltaspekten oder Stauneigung vor und gibt den Mitgliedstaaten so ein Instrument zur Verkehrslenkung in die Hand;
- drei Pakete zur Seeverkehrssicherheit;
- das Konzept des einheitlichen europäischen Luftraums;
- ein neuer Rechtsrahmen für öffentliche Verkehrsleistungen;
- die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem der EU;

- die Einrichtung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA), der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) und der Exekutivagentur für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-TEA);
- die Auflage von drei ehrgeizigen Technologieprojekten: dem Satelliten-Navigationssystem GALILEO, dem Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystem (ERTMS) und dem Programm SESAR zur Verbesserung der Flugsicherungsinfrastruktur. Diese großen europäischen Projekte sollen dazu beitragen, dass das Verkehrsmanagement in der Zukunft effizienter und sicherer wird;
- die Stärkung der Rechte von Fluggästen und Bahnreisenden.

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) ist einer der meistbeschäftigten Ausschüsse, wenn es um Mitentscheidungsverfahren geht, wo das Parlament oft seine Befugnisse als Mitgesetzgeber demonstriert hat. Ein bekanntes Beispiel war die zweimalige Ablehnung des „Hafenpakets“, doch ist es dem Parlament auch in vielen anderen Fällen gelungen, die Vorschläge der Kommission zu den unterschiedlichsten Themen abzuändern. Darüber hinaus forderte das Parlament bei vielen Anlässen Politikmaßnahmen und unterbreitete detaillierte Vorschläge zur Gestaltung der europäischen Verkehrspolitik. Viele dieser Forderungen wurden von der Kommission in ihren nachfolgenden Gesetzgebungsvorschlägen berücksichtigt.

Einen allgemeinen Überblick über die Verkehrspolitik der EU vermitteln die **Kurzdarstellungen** des Europäischen Parlaments, die regelmäßig aktualisiert werden. Eine ausführliche Darstellung der Aktivitäten des TRAN-Ausschusses in der

1 KOM(2001)0370; KOM(2006)0314.

2 Richtlinie 2006/38/EG vom 17. Mai 2006.

zurückliegenden Wahlperiode bietet die **Zwischenbilanz**<sup>3</sup> des Sekretariats des Ausschusses. Darüber hinaus sind der Broschüre über Handlungsfelder der Struktur- und Kohäsionspolitik, denen das Parlament seinen Stempel aufdrückte, Informationen über eine Reihe von Höhepunkten der Verkehrspolitik in der zurückliegenden Wahlperiode zu entnehmen.

## VERKEHRSPOLITIK – EINIGE SCHLÜSSELZAHLEN

Die folgenden Zahlen und Fakten sollen einen Überblick über die wirtschaftliche, soziale und ökologische Dimension der Verkehrspolitik vermitteln. Diese kurze, unvollständige Aufstellung sollte als Ausgangspunkt betrachtet werden. Sofern nicht anders angegeben, dienen als Quelle das Statistical Pocketbook 2009 – EU Energy and Transport in Figures (Statistisches Taschenbuch: EU Energie und Verkehr in Zahlen 2009), amtliche Dokumente der Kommission, Berichte der Europäischen Umweltagentur sowie der Bericht, der im Rahmen dreier Schwerpunktgruppen für die aktuelle Debatte über die Zukunft des Verkehrssektors erarbeitet wurde.

### Die wirtschaftliche Dimension des Verkehrssektors

- Die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen macht 4,3 % der Gesamtwertschöpfung in der EU aus, wobei Werkverkehr, Bau oder Erhaltung von Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsmitteln nicht eingerechnet sind.

<sup>3</sup> Europäisches Parlament, *Achieving sustainable, efficient and safe transport in Europe – The Committee on Transport and Tourism in action* (Für einen nachhaltigen, effizienten und sicheren Verkehr in Europa – Die Arbeit des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr), Brüssel 2009.



- Der Anteil der europäischen Logistikindustrie am BIP wird auf ca. 14 % geschätzt.

### Nutzungsmischung der Verkehrsarten (Modal Split)

- Im Güterverkehr kamen die vier Landverkehrsträger (Straße, Schiene, Binnenschifffahrt und Rohrleitungen) in den EU-27 im Jahre 2007 auf 2,65 Billionen tkm. Davon entfielen 72,7 % auf die Straße, 17,1 % auf die Schiene, 5,3 % auf die Binnenschifffahrt und 4,9 % auf Ölleitungen. Bezieht man den innergemeinschaftlichen Seeverkehr (rund 1,575 Billionen tkm) und den innergemeinschaftlichen Luftverkehr (rund 3,1 Mrd. tkm) mit ein, sinkt der Anteil des Straßenverkehrs auf 45,6 %, des Schienenverkehrs auf 10,7 %, der Binnenschifffahrt auf 3,3 % und der Ölleitungen auf 3,0 %, während der Seeverkehr auf 37,3 %

und der Luftverkehr auf 0,1 % am Gesamtwert kommen (alle Zahlen bezogen auf die EU-27 im Jahre 2007).

- Der Personenkraftverkehr kam 2007 auf 5,861 Billionen pkm (bzw. 11 826 km/Person). Davon entfielen auf Pkws 80,0 %, auf motorisierte Zweiräder 2,6 %, auf Omnibusse 9,2 %, auf die Eisenbahn 6,7 % und auf die Straßen- und U-Bahn 1,5 %. Bezieht man den innergemeinschaftlichen Luftverkehr (rund 571 Mrd. pkm im Jahre 2006) und den innergemeinschaftlichen Seeverkehr (rund 41 Mrd. pkm) in diese Rechnung ein, sinkt der Anteil der Pkws auf 72,4 % und der der motorisierten Zweiräder auf 2,4 %. Omnibusse kommen dann auf 8,3 %, die Eisenbahn auf 6,1 % und Straßen- und U-Bahn auf 1,3 %. Die beiden weiteren Verkehrsträger, Luft und See, tragen mit 8,8 % bzw. 0,6 % zum Modal Split bei (alle Zahlen bezogen auf die EU-27 im Jahre 2007).
- Im Zeitraum 1995–2007 lagen die jährlichen Zuwachsraten im Güterverkehr bei ca. 2,7 % und im Personenverkehr um ca. 1,7 %.
- Im Jahre 2007 lag der Güterkraftverkehr in den EU-27 (in tkm) um 27 % über dem Stand von 2000.
- Mehr als 90 % des europäischen Außenhandels werden über den Seeverkehr abgewickelt, und jedes Jahr werden mehr als 3,7 Mrd. t Fracht in EU-Häfen umgeschlagen. Der Seeverkehr in EU-Häfen wird Prognosen zufolge bis 2018 um 1,6 Mrd. t auf 5,3 Mrd. t anwachsen.
- In den EU-27 waren 2007 4 300 zivile Passagierflugzeuge in Betrieb, davon fast 500 mit mehr als 250 Sitzen. Private Flugzeuge, von denen es über 30 000 gibt, sind hierbei nicht berücksichtigt.

## Verkehr und Umwelt

- Der Verkehrssektor vereint auf sich etwa ein Drittel des Endenergieverbrauchs in den 27 EU-Mitgliedstaaten und ist damit der inzwischen größte Verbraucher von Endenergie. Im Einzelnen entfallen auf den Straßenverkehr 74 %, den Luftverkehr 15 %, den Seeverkehr 7,8 %, die Eisenbahn 2,2 % und die Binnenschifffahrt 1,0 %. Der Verkehr ist seit 1990 der am schnellsten wachsende Sektor. Er erzeugt fast ein Viertel aller Treibhausgasemissionen der EU-27.
- Während die Treibhausgasemissionen von 1990 bis 2005 in den EU-27 insgesamt um 7,9 % zurückgingen, sah die Entwicklung im Verkehrssektor anders aus. Der unter das Kyoto-Protokoll fallende verkehrsbedingte Treibhausgasausstoß stieg in diesem Zeitraum um 27 %. Zusammen mit der erheblichen Zunahme der Emissionen im Seeverkehr (+58 %) und im internationalen Luftverkehr (+98 %) sind die verkehrsbedingten Emissionen in der EU im Zeitraum 1990–2006 um schätzungsweise insgesamt 36 % angestiegen. Die Entwicklung im Verkehrssektor stellt sich den Bemühungen in allen anderen Sektoren entgegen. Ohne diese gegenläufige Tendenz im Verkehrssektor wären die Treibhausgasemissionen der EU-27 von 1990 bis 2005 nicht um 7,9 %, sondern um 14 % gesunken.
- Im Jahre 2006 war der Straßenverkehr für 71 % aller verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen verantwortlich. Der See- und der Luftverkehr produzierten 15 % bzw. 12 %. Für den Schienenverkehr ergibt sich, den Ausstoß von Kraftwerken, die den Strom für den Schienenverkehr erzeugen, eingeschlossen, ein Anteil von 1,6 %.
- Studien zum Reisemarkt zufolge ist die überwältigende Mehrheit der Reisen (97,5 %) kürzer als 100 km. Die verbleibenden 2,5 % jedoch machen mehr als die Hälfte aller pkm aus.



- Die Hälfte aller Reisen von EU-Bürgern ist kürzer als 5 km.
- Im Jahre 2007 gab es 229 Millionen Pkws in den EU-27.
- Die Pkw-Dichte in den EU-27 stieg um 22 %, was 52 Millionen Fahrzeugen entspricht.
- Etwa 30 % der Bevölkerung der EU-15 bzw. 120 Millionen Bürger sind einem straßenverkehrsbedingten Lärmpegel von mehr als 55 dB(A) ausgesetzt.
- Auch wenn der Seeverkehr immer noch der energieeffizienteste Verkehrsträger je abgewickelter Verkehrseinheit ist, beläuft sich die „Rechnung über externe Kosten“ für die Bürger und Umweltressourcen weltweit auf insgesamt ca. 300 Mrd. EUR pro Jahr (2006), von denen 21 % auf die EU-Flotte entfallen (64 Milliarden)<sup>4</sup>.
- Die Mobilität in den Städten ist für 40 % des gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes des Straßenverkehrs und bis zu 70 % sonstiger Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs verantwortlich.
- In Dänemark und den Niederlanden ist der Anteil der Fahrradnutzung zehnmal höher als in Frankreich und im Vereinigten Königreich<sup>5</sup>.
- Die Ausdehnung der Stadtgebiete geht überall in Europa seit fünfzig Jahren mit einer Zersiedlung des Umlands einher. Seit Mitte der 1950er Jahre haben sich die europäischen Städte um durchschnittlich 78 % ausgedehnt, während die Bevölkerung nur um 33 % gewachsen ist.

<sup>4</sup> Europäisches Parlament, *The external costs of maritime transport* (Die externen Kosten des Seeverkehrs), Brüssel 2007.

<sup>5</sup> In Dänemark 936 und in den Niederlanden 848 km/Person/Jahr gegenüber 75 km in Frankreich und im Vereinigten Königreich und nur 20 km in Spanien (EUA 2008, S. 31).



- Fünf Flughäfen in der EU<sup>6</sup> verbuchen mehr als 400 000 Bewegungen von Verkehrsflugzeugen (Starts und Landungen von Passagier- und Frachtflugzeugen) pro Jahr für sich. Dies entspricht mehr als einer Bewegung pro Minute über 18 Stunden täglich. Etwa 37 EU-Flughäfen kommen auf über 100 000 Bewegungen von Verkehrsflugzeugen pro Jahr.
- Die durchschnittliche Reisezeit pro Person wird auf rund 1,1 Stunden/Tag veranschlagt und ist seit 40 Jahren relativ unverändert. Aufgrund einer Umstellung auf schnellere Verkehrsträger und -mittel ist die persönliche Mobilität in den letzten Jahrzehnten dennoch gestiegen.
- Im Seeverkehr sind europaweit 1,5 Millionen Menschen beschäftigt. Etwa 70 % der mit diesem Segment verbundenen Stellen befinden sich an Land, nämlich in den Bereichen Schiffbau, Schiffskonstruktion, Wissenschaft, Maschinenbau, Elektronik, Frachturnschlag und Logistik.

### Die soziale Dimension des Verkehrssektors

- Im Bereich Verkehrsdienstleistungen sind 4,3 % aller Arbeitnehmer in der EU beschäftigt, und zwar ohne Werkverkehr, Bau oder Erhaltung von Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsmittel.
- Im Jahre 2005 waren rund 8,8 Millionen Personen im Verkehrssektor beschäftigt, davon rund 10 % im Eisenbahnverkehr, 2 % im Seeverkehr, 0,4 % in der Binnenschifffahrt, 5 % im Luftverkehr und 30 % in Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr (wie Frachturnschlag, Reisebüros, Verkehrsagenturen und Reiseveranstalter). Rund 50 % der Beschäftigung im Verkehrssektor entfallen auf den Straßenverkehr, davon zwei Drittel auf den Güter- und ein Drittel auf den Personenverkehr.
- Die privaten Haushalte in der EU geben ca. 13,7 % ihres Einkommens bzw. 949 Mrd. EUR für verkehrsbezogene Waren und Dienstleistungen aus, womit der Verkehrssektor zum zweitgrößten Haushaltsposten nach den wohnungsbezogenen Ausgaben wird. Rund ein Drittel dieser Summe (310 Mrd. EUR) fließt in die Anschaffung von Fahrzeugen.

### Verkehrssicherheit

- Im Jahre 2007 kamen 42 448 Personen bei Verkehrsunfällen ums Leben (Todesfälle innerhalb von 30 Tagen). Diese Zahl bedeutet einen Rückgang um fast ein Viertel (24,8 %) seit 2000.



<sup>6</sup> Paris-Charles de Gaulle, Frankfurt (Main), London-Heathrow, Amsterdam-Schiphol und Madrid-Barajas.



## Verkehrsinfrastruktur

- Das TEN-V-Netz wird ausgedehnt und vielgestaltig sein. Es wird 95 700 km Straßen, 106 000 km Schienenwege (32 000 km davon für Hochgeschwindigkeitszüge) und 13 000 km Binnenwasserstraßen umfassen. Netzknoten sind die 411 internationalen Flughäfen und 404 großen Seehäfen. Nach Angaben der Mitgliedstaaten werden sich die Kosten für die Vollendung und Modernisierung des gesamten Netzes für den Zeitraum 1996–2020 auf 900 Mrd. EUR belaufen; davon sollen 500 Mrd. EUR erst in den Jahren von 2007 bis 2020 ausgegeben werden (u. a. 270 Mrd. EUR für die vorrangigen Achsen und Projekte).
- Im Jahre 2005 waren in den EU-27 215 000 km der Schienenwege in Gebrauch, und davon waren fast 50 % elektrifiziert.
- Die EU hat nach Kanada die zweitlängste Küstenlinie der Welt (136 000 km).

## TOURISMUSPOLITIK

Der Tourismus hat noch keine eigene Rechtsgrundlage im EU-Vertrag. Dies wird sich mit dem Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon ändern, dessen Artikel 195 eine Gesetzgebungskompetenz der Union im Bereich des Tourismus vorsieht, wenn auch im Rahmen von Ergänzungsmaßnahmen (Artikel 6).

Mehr als 90 % aller Fremdenverkehrsunternehmen sind klein und haben ein bis neun Mitarbeiter. Der überwiegend aus KMU bestehende Sektor erwirtschaftet 4 % des BIP der EU, und zwei Millionen Firmen beschäftigen 4 % aller Arbeitnehmer (fast 8 Millionen). Rechnet man die verschiedenen Aktivitäten des Fremdenverkehrs in anderen Wirtschaftszweigen hinzu, steigt der BIP-Anteil auf 11 % und der Anteil an den Arbeitsplätzen auf über 12 % (24 Millionen)<sup>7</sup>.

Wegen seines ökonomischen Gewichts ist der Tourismussektor ein integraler Bestandteil der europäischen Wirtschaft, und deshalb sind Maßnahmen vonnöten, die helfen, ihn zu organisieren und zu entwickeln. Aus europäischer Sicht ist die Tourismuspolitik auch ein Mittel, um allgemeine politische Ziele im Bereich Beschäftigung und Wachstum zu fördern. Der Tourismus ist zudem Teil der weitreichenderen Umweltpolitik, und diese Dimension hat im Laufe der Zeit an Bedeutung zugenommen.

Eine europäische Tourismuspolitik könnte auch wesentlich zur Überwindung der derzeitigen Wirtschaftskrise beitragen. Im Februar 2009 nahmen mehr als 27 000 EU-Bewohner im Alter ab 15 Jahren an einer Fragebogenaktion der Kommission teil. Die Ergebnisse dieser Umfrage zeigten, dass mindestens 50 % der Bürger jedes Jahr in den Urlaub fahren und dass 48 % vorhaben, ihren Urlaub im eigenen Land zu verbringen (2008 waren es noch 43 %). Vier von zehn Bürgern, die 2009 eine Urlaubsreise planten, waren der Meinung, dass sie über ausreichende finanzielle Mittel verfügten (41 %), während ein Zehntel (11 %) einräumte, dass ihren Urlaubsplänen ernste finanzielle Probleme gegenüberstanden. Doch nur 19 % wollten 2009 so gut wie sicher nicht in den Urlaub fahren, also erheblich weniger als 2008 (32 %). Von denen, die eine Urlaubsreise machen wollten, waren sich 28 % noch

<sup>7</sup> Weitere Informationen im Bericht *Tourism Highlights 2008* der Welttourismusorganisation.

unschlüssig über Dauer und Ziel. Die Zahl derjenigen, die die Organisation selbst erledigten (56 %) – vielfach über das Internet –, war deutlich höher. Die meisten (54 %) bevorzugten traditionelle Fremdenverkehrsziele, und nur 28 % wählten „neue“ Reiseziele. Das Preis-Leistungs-Verhältnis ist wichtiger (33 %) als niedrige Kosten (16 %). Die Hälfte aller Europäer machen im Juli und August Urlaub. In der Wintersaison ist ein Rückgang aus finanziellen Gründen zu verzeichnen – 42 % entschieden sich, auf einen Winterurlaub zu verzichten. Andere (23 %) verreisen lieber in der Nebensaison. (Weitere Informationen sind dem UNWTO-Barometer, Januar 2009, zu entnehmen.)

Nach Angaben von Eurostat in „Statistik kurz gefasst“ 13/2009 ging die Zahl der Übernachtungen in EU-Hotels 2008 gegenüber dem Vorjahr um 0,5 % zurück. Hauptverantwortlich für diesen Schwund waren Nicht-Inländer (-1,1 %). Fünf Länder vereinen mehr als 70 % des Tourismusgeschäfts bei Übernachtungen auf sich: Spanien (270 Millionen), Italien (247 Millionen), Deutschland (219 Millionen), Frankreich (204 Millionen) und das Vereinigte Königreich (173 Millionen). Die größten Einbußen mussten Zypern (-4,8 %), Griechenland (-4,6 %) und die Niederlande (-4,1 %) hinnehmen, während andere hohe Zuwächse verbuchen konnten: die Slowakei (+7,7 %), Polen (+4,7 %) und Litauen (+4,6 %).

Im Gegensatz zum leichten Negativtrend bei den Übernachtungen von Touristen war bei den Freizeitreisen von EU-Bürgern 2008 ein Plus von 7,1 % (vor allem im ersten Halbjahr) zu verzeichnen, wenn auch überwiegend für Kurzreisen. Ebenfalls ein positives Ergebnis (+1,6 %), das in den letzten vier Monaten des Jahres leicht zurückging, vermeldete die Personenbeförderung im Luftverkehr.

Ende 2007 forderte das Parlament die Kommission auf, eine Tourismuspolitik im partnerschaftlichen Rahmen zu konzipieren und Europa zu einem bevorzugten Reiseziel mit einem



besser gekennzeichneten und umweltfreundlicheren Fremdenverkehr zu machen. In seinem Initiativbericht über eine neue EU-Tourismuspolitik forderte es unter anderem eine zügigere und billigere Erteilung von Touristenvisa, zuverlässige, einheitliche und aktualisierte Statistiken, die Harmonisierung von Qualitätsstandards für die Beherbergung von Touristen sowie einen verbesserten Schutz der Verbraucher- und Passagierrechte. Da die Verordnung Nr. 261/2004 diesbezüglich nur den Luftverkehr regelt, forderte das Parlament eine Ausweitung dieser Rechte auch auf Bahn- und Schiffsreisende. Die jüngsten Initiativen des Parlaments, des Rates und der Kommission können alle hier verbliebenen Lücken schließen (Verordnungen Nr. 1371/2007, KOM(2008)0816 und KOM(2008)0817).

Neben der Einführung eines „Europa“-Gütezeichens für alle Reiseziele in der EU, die von Reiseveranstaltern angeboten werden, forderte das Parlament von der Kommission auch eine breite Palette von neuen Initiativen, die von der Entwicklung eines Gesundheitstourismus über Einrichtungen für Touristen mit eingeschränkter Mobilität und einem „Verkehrspass für Jugendliche“ für junge Stipendiaten der Erasmus-Programme bis hin zu einem Tourismusprogramm Ulysses (Odysseus) für ältere Menschen in der Nebensaison und einem grenzüberschreitenden Gedenk-Fahrradweg entlang dem ehemaligen Eisernen Vorhang reichen.



## ZWISCHEN WIRTSCHAFTSKRISE UND KLIMAWANDEL

**O**bwohl viele Schlüsseldossiers bereits vor den Wahlen 2009 verabschiedet wurden, hat der TRAN-Ausschuss in der neuen Wahlperiode von 2009 bis 2014 noch viele Herausforderungen zu bewältigen.

Zwei Entwicklungen werden eine maßgebliche Rolle spielen und höchstwahrscheinlich bei den bevorstehenden Debatten im TRAN-Ausschuss auf der Tagesordnung ganz oben stehen. Erstens **die schwache Konjunktur**: Aufgrund der derzeitigen weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise herrscht große Ungewissheit über die Zukunft der Weltwirtschaft. Der europäische Verkehrssektor ist bereits stark betroffen und wird, wenn die Krise weiter anhält, noch mehr leiden. Weniger Handel bedeutet weniger Transport. Diese einfache Formel wird durch aktuelle Zahlen und Meldungen aus den verschiedenen Bereichen des Verkehrssektors und von Verkehrsunternehmen bestätigt. Der europäische Güterverkehr – von Reedereien und Fluggesellschaften bis hin zu Speditionen und Eisenbahnen – bekommt die Auswirkungen bereits deutlich zu spüren. Doch auch der Personenverkehr, vor allem der Flugverkehr, verzeichnet Einbrüche. Künftige Einkommensverluste könnten zu einem weiteren Nachlassen der Mobilitätsnachfrage beitragen, insbesondere im Fremdenverkehrs- und Freizeitbereich.

Die im März 2009 kontrovers geführte Diskussion im TRAN-Ausschuss über die Zuteilung von Zeitnischen vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise bot einen Vorgeschmack auf den Umgang mit möglichen Anpassungsmaßnahmen in allen Bereichen des Verkehrssektors. Die Folgen der Krise sind schwer abzuschätzen, da bisher noch kein allgemeiner Überblick besteht. Deshalb ist es so wichtig, dass im Einzelnen untersucht wird, wie die Auswirkungen in den verschiedenen Bereichen des Verkehrssektors aussehen und inwieweit Politikmaßnahmen der Gemeinschaft an künftige Herausforderungen angepasst sind.

Die zweite vordringliche Herausforderung ist die **schwache Umweltbilanz des europäischen Verkehrssystems**. Durch die gegenwärtige Wirtschaftskrise wird die Verkehrsnachfrage zwar möglicherweise vorübergehend gedämpft, die Europäische Umweltagentur (EUA) stellt in ihrem jüngsten Bericht<sup>8</sup> jedoch fest, dass „die Entwicklung im Verkehrswesen in die falsche Rich-

<sup>8</sup> EUA Bericht Nr. 3/2009, Transport at a crossroads. TERM 2008: indicators tracking transport and environment in the European Union (Der Verkehrssektor am Scheideweg. TERM 2008: Der Verlauf von Verkehrs- und Umweltindikatoren in der Europäischen Union), Kopenhagen 2009.

tung geht“. Die in diesem Bericht vorgelegten Zahlen und Tendenzen, von denen einige oben genannt wurden, sind alarmierend und machen deutlich, dass unverzüglich weitreichende Maßnahmen geboten sind, beispielsweise zur Lösung der Problems der Treibhausgasemissionen, aber auch zu den Punkten Luftverschmutzung, Lärm und Verlust von Lebensräumen.

Die Reaktion der EU-Politik – einschließlich der Verkehrspolitik – auf die Wirtschaftskrise wird mit darüber entscheiden, ob der Kampf gegen den Klimawandel erfolgreich ist oder scheitert. Obwohl die ernststen wirtschaftlichen und sozialen Folgen der Wirtschaftskrise noch weiter anhalten werden, geht man doch allgemein davon aus, dass sie vorübergehender Natur sind. Beim Klimawandel hingegen besteht aus wissenschaftlicher Sicht kein Zweifel mehr, dass die Folgen unumkehrbar und katastrophal sein werden, wenn nicht sofort entschlossen und in allen Bereichen etwas dagegen unternommen wird. In seiner Entschließung vom 4. Februar 2009 „**2050: Die Zukunft beginnt heute – Empfehlungen für eine künftige integrierte EU-Klimaschutzpolitik**“<sup>9</sup> betonte das Europäische Parlament deshalb „die Notwendigkeit, dem Klimawandel und seinen Auswirkungen durch politische Maßnahmen und Bildungsmaßnahmen aufgrund einer langfristigen Perspektive sowie durch die kohärente Umsetzung von Entscheidungen zu begegnen, die nicht kurzfristigen politischen Zielen untergeordnet werden dürfen“.

Die Wirtschaftskrise kann auch als Anfang und als Chance für einen umfassenden Politikwandel hin zu einer nachhaltigeren Wirtschaft gesehen werden, die europäischen Unternehmen in den kommenden Jahren neue Geschäftsmöglichkeiten eröffnet. Sie ist auch eine Gelegenheit, seit langem anstehende Veränderungen zur Schaffung eines integrierten und

zukunftsfähigen europäischen Verkehrssystems durchzuführen, wie sie von der EUA gefordert werden.

Neben diesen beiden vorrangigen Punkten wird die Terminplanung des neuen TRAN-Ausschusses weitgehend abhängig sein von

- dem Arbeitsprogramm der neuen Kommission und
- den Schlüsselthemen, an denen bereits gearbeitet wird.

Nachfolgend werden einige der möglichen künftigen Schlüsselthemen erläutert.

## AKTUELLE SCHLÜSSELDOSSIERS

### Eurovignette

Im März 2009 nahm das Europäische Parlament in erster Lesung einen Vorschlag zur Änderung der Eurovignetten-Richtlinie an, in dem es insbesondere um die Internalisierung der externen Kosten schwerer Nutzfahrzeuge ging. Das Europäische Parlament stimmte dem Ansatz der Kommission im Prinzip zu. In der Zukunft sollen in die Gebühren für schwere Nutzfahrzeuge von über 3,5 t nicht nur die Infrastrukturkosten, sondern auch die von ihnen verursachte Luftverschmutzung und Lärmbelastung einfließen können. Das Parlament vertritt den Standpunkt, dass auch die Möglichkeit bestehen müsste, von Lkw Gebühren für Staus in Spitzenzeiten auf überlasteten Straßen zu erheben, konkrete Berechnungsmethoden oder Gebührenobergrenzen bezüglich Staus enthielt der Text jedoch nicht.

Sollte der TRAN-Ausschuss beschließen, diese Vorlage in die zweite Lesung zu bringen, wird diese in der neuen Wahlperiode stattfinden.

<sup>9</sup> In diesem letzten Bericht des Nichtständigen Ausschusses zum Klimawandel, in dem geeignete Maßnahmen auf allen Ebenen vorgeschlagen werden, gibt das Europäische Parlament auch viele Empfehlungen für künftige Maßnahmen im Verkehrssektor (Ziffer 77 bis 106).



## Das Paket zur Ökologisierung des Verkehrs

Die Internalisierung externer Kosten im Verkehrssektor gilt gemeinhin als die größte Herausforderung für die europäische Transportpolitik in den kommenden Jahren.

Im März 2009 nahm das Parlament eine Entschließung an, in der es die Kommission wegen des Fehlens einer allgemeinen Strategie zur „Ökologisierung des Verkehrs“ und eines anwendbaren Modells zur Bewertung „externer Kosten“ – wie etwa der Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt – kritisiert. Das Paket der Kommission zur „Ökologisierung des Verkehrs“ soll der EU helfen, ihre Klima- und Energieziele zu erreichen. Es besteht aus einer Reihe von Mitteilungen und stellt darauf ab, einen nachhaltigen Verkehr zu fördern und zu gewährleisten, dass sich die realen Kosten des Verkehrssektors in dessen effektiven Preisen niederschlagen.

In der Entschließung stellt das Parlament fest, dass die Kommission kein allgemein anwendbares, transparentes und nachvollziehbares Modell zur Bewertung aller externen Kosten erarbeitet und vorgelegt hat. Sie habe keine Analyse der Auswirkungen für alle Verkehrsträger erstellt und bisher nur für schwere Nutzfahrzeuge konkrete rechtliche Schritte eingeleitet. Deshalb forderte das Parlament von der Kommission unverzüglich Maßnahmen: erstens konkrete Vorschläge für alle

Verkehrsträger und zweitens die Vorlage eines umfassenden Konzepts zur Berechnung und Anlastung der externen Kosten und die Abschätzung von deren Folgen aufgrund eines nachvollziehbaren Modells. Der bereits angeführte EUA-Bericht zeigt, dass kohärente Politikmaßnahmen für jeden Bereich des Verkehrssektors jetzt dringender denn je benötigt werden.

## Die Einsatzfähigkeit von GALILEO, SESAR und ERTMS erreichen

Die EU hat in den letzten Jahren eine Reihe ehrgeiziger technologischer Projekte auf den Weg gebracht, beispielsweise das Satelliten-Navigationssystem Galileo, das Europäische Eisenbahnverkehrsmanagementsystem (ERTMS) und das Programm SESAR, das Flugverkehrsmanagementsystem für einen einheitlichen europäischen Luftraum, um die Infrastruktur des Flugverkehrsmanagements zu verbessern. Diese europäischen Großprojekte sollen dazu beitragen, das Verkehrsmanagement in Zukunft effektiver und sicherer zu machen. Keines der drei Projekte ist bisher einsatzfähig. Es steht noch viel Arbeit an, und wahrscheinlich werden in den zuständigen Ausschüssen (Verkehr und Industrie) noch weitere Aussprachen zu führen sein.

Die vollständige Einsatzfähigkeit von GALILEO, das 30 Satelliten und damit verbundene Bodeninfrastrukturen umfasst, ist

für 2013 anvisiert. Die beiden anderen Projekte werden noch mehr Zeit brauchen.

## Städtischer Nahverkehr

Die Regelung des Nahverkehrs auf EU-Ebene rückt auf der Tagesordnung des europäischen Verkehrswesens immer weiter nach oben. In Europa leben 80 % der Bevölkerung in städtischen Räumen und über 60 % in Gebieten mit mehr als 10 000 Einwohnern, wobei die Tendenz steigend ist. Der städtische Verkehr ist für 40 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen und 70 % der sonstigen Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs verantwortlich. Deshalb besteht in städtischen Gebieten ein großes Potenzial für eine bessere Energieeffizienz und eine Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen. Eine Umstellung auf ein nachhaltigeres Verkehrssystem wird nicht nur von Staus und Umweltverschmutzung geplagte Städte entlasten, sondern auch erheblich zur Senkung des Treibhausgasausstoßes beitragen. Eine breite Palette europäischer Rechtsvorschriften zeigt im Nahverkehr bereits Wirkung, doch eine spezielle EU-Strategie für dieses Verkehrsegment fehlt nach wie vor.

Im Jahre 2007 legte die Europäische Kommission ein Grünbuch zur Mobilität in der Stadt<sup>10</sup> vor, in dem es um die Frage ging, wie eine neue Kultur der Mobilität in der Stadt geschaffen werden kann, um die wirtschaftliche Entwicklung der Städte und die damit verbundenen Mobilitätsanforderungen mit den Bedürfnissen einer lebenswerten Stadt und des Umweltschutzes in Einklang zu bringen. Das Europäische Parlament hat zu diesem Grünbuch am 9. Juli 2008 eine Entschließung in Erwartung von Folgemaßnahmen in Gestalt eines Aktionsplans angenommen. Da die Kommission bisher keinen Entwurf für einen Aktionsplan vorgelegt hat und in

<sup>10</sup> Grünbuch – Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt – KOM(2007)0551.

Anbetracht der Europawahlen im Juni 2009 die Zeit drängte, beschloss das Parlament, einen Initiativbericht mit konkreten Maßnahmen für den Nahverkehr auf europäischer Ebene zu erarbeiten. Zu den Empfehlungen des Parlaments gehören die Einführung und allgemeine Anwendung von Plänen für einen nachhaltigen städtischen Nahverkehr in Ballungsgebieten mit mehr als 100 000 Einwohnern, die Auflegung eines Programms zur Verbesserung der Statistiken und Datenbanken zur städtischen Mobilität durch Eurostat sowie die Einrichtung einer Beobachtungsstelle für städtische Mobilität. Das Parlament betonte auch die Notwendigkeit einer stärkeren finanziellen Unterstützung durch die EU.

Die Debatten über die städtische Mobilität werden in der neuen Wahlperiode des Parlaments weitergehen.

## Von der Freizügigkeit ohne Grenzen zu einem einheitlichen Luftraum

Die Auflösung der EU-Luftgrenzen erweist sich als schwieriger als der Abbau der Landgrenzen. Die Kommission brachte den Ball im Herbst 1999 mit ihrer Mitteilung „Die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums“<sup>11</sup> ins Rollen. Das Mitentscheidungsverfahren zwischen Parlament und Rat wurde im April 2004 mit dem Inkrafttreten eines Pakets von vier Verordnungen – darunter die Rahmenverordnung Nr. 549/2004 – über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten, über die Ordnung und Nutzung des Luftraums und über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes abgeschlossen.

Das Parlament erkennt an, dass die Wettbewerbsregeln des Vertrages nicht für den Luftverkehr gelten, hat sich jedoch erfolgreich für die Einsetzung eines beratenden Branchenausschusses für die technischen Aspekte der Schaffung eines

<sup>11</sup> KOM(1999)0614.





einheitlichen europäischen Luftraums und die Aufnahme von Strafmaßnahmen bei Nichteinhaltung der Vorschriften eingesetzt. Es hat außerdem Zugeständnisse in der Frage der Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Nutzern erreicht.

Was die große Aufgabe der beschleunigten Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums angeht, so verlief die sechste Wahlperiode des Parlaments nicht ohne Erfolge. Eine mündliche Anfrage des Verkehrsausschusses an die Kommission mit Aussprache auf der Plenartagung am 4. September 2007 betraf einen der grundlegendsten Punkte: die Notwendigkeit, den gescheiterten „Bottom-up“-Ansatz aufzugeben, bei dem die Initiative zur Schaffung funktionaler Luftraumblöcke (die Optimierung der Flugstreckenführung zur Ordnung des Verkehrs, um sowohl den Verbrauch als auch die Emissionen von Treibhausgasen zu reduzieren) bei den Mitgliedstaaten lag, und ein aktiveres Vorgehen der EU zu fördern. Die Kommission verkündete daraufhin den Übergang zu einer zweiten Phase, basierend auf der Leistung und auf den Mechanismen zur Entwicklung des einheitlichen europäischen Luftraums.

Gleichzeitig nahm die Kommission Kurs auf einen nachhaltigeren und leistungsfähigeren Luftverkehr (KOM(2008)0389). SESAR (ursprünglich SESAME), ein Programm für ein gemeinsames Technologieunternehmen, startete unter der Ägide von Eurocontrol und mithilfe von TEN-V-Mitteln der Kommission. Bis 2013 wird es ein modernes Flugverkehrsmanagementsystem entwickeln, mit dem das derzeitige Problem der zersplitterten nationalen Luftverkehrsleitsysteme gelöst werden soll. Das Luftverkehrsaufkommen ist in den letzten zehn Jahren um mehr als 50 % gestiegen. Eurocontrol schätzt, dass jedes Jahr rund 8,5 Millionen Flüge in Europa durchgeführt werden (Prognosen gehen von einem Anstieg auf 17 Millionen bis 2020 aus). An Spitzentagen werden bis zu 30 000 Flüge gezählt, die etwa 130 Flughäfen miteinander verbinden; 80 % der Flüge finden innerhalb Europas statt. Die Durchschnittsentfernung beträgt 826 km. Im Jahr 2007 wurden über 790 Milli-

onen Fluggäste, davon 520 Millionen innerhalb Europas, und 12,5 Mio. t Fracht befördert. Seit Beginn des Binnenmarkts 1993 sind mehr als 30 neue Fluggesellschaften in den Markt eingestiegen (vorrangig Billigfluglinien, die einen jährlichen Kapazitätswachstum von 25 % verzeichnen).

Im Zusammenhang mit der im Juni 2008 angeregten Überarbeitung des einheitlichen europäischen Luftraums (SES II) soll die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA), die seit 2003 in Köln arbeitet (und der auch vier Nicht-EU-Länder angehören), das höchstmögliche Umweltschutzniveau gewährleisten und grundlegende Sicherheitsfragen regeln (Inspektionen, Ausbildungs- und Standardisierungsprogramme, Lufttüchtigkeitszeugnisse, Genehmigungen für Betreiber aus Drittstaaten sowie Kontrollen der Sicherheit ihrer Flugzeuge auf der Basis des Programms SAFA).

Das Parlament unterstützte in seinem Bericht vom 25. März 2009 die beiden Entwürfe für Rechtsakte, die die Kommission im Rahmen des zweiten Pakets von Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum (2008) vorgelegt hatte: die Änderung der Luftraum-Verordnung und die Änderung der Verordnung über die Europäische Agentur für Flugsicherheit. Insbesondere stimmt das Parlament in dem bereits genannten Bericht über die Leistung und Nachhaltigkeit des europäischen Luftverkehrssystems dem Vorschlag zu, der EASA die Überwachung des gesamten europäischen Luftverkehrssystems zu gestatten. Dieser Bericht bestätigte den Kompromiss, um

den sich das Parlament bemüht hatte, insbesondere bei den Leistungszielen für die Gemeinschaft (in Schlüsselbereichen wie Sicherheit, Umweltverträglichkeit, Kapazität und Kosteneffizienz), die die Kommission nach Beratung mit betroffenen nichtstaatlichen Akteuren beschlossen hatte. Außerdem wurden verbindliche Ziele für Anbieter von Flugverkehrsdiensten festgelegt und die Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke beschlossen. Das Ergebnis wird ein flexibles Netz homogener Blöcke sein, das an die Bedürfnisse des Luftverkehrs angepasst sind und über nationale Grenzen hinausgehen.

Am Ende seiner sechsten Wahlperiode geht das Europäische Parlament davon aus, dass das zweite Paket mit Rechtsvorschriften für den einheitlichen europäischen Luftraum für den europäischen Luftraum das bedeuten wird, was das Schengen-Abkommen für den freien Personenverkehr innerhalb der EU bewirkt hat. So wird das Parlament in der nächsten Wahlperiode darauf achten müssen, dass sich das Konzept des einheitlichen europäischen Luftraums wirklich etabliert, und zwar mit all seinen unterschiedlichen Elementen, auch dem technologischen Aspekt des SESAR-Programms. Um die Leistung der Fluggesellschaften zu verbessern, ihre Emissionen zu reduzieren und die Luftraumkapazität zu steigern, muss ein Netz mit mehr Direktflügen aufgebaut werden. In diesem Zusammenhang wird ein Koordinator für das System der funktionalen Luftraumblöcke benannt werden, der – in Anlehnung an die acht, die schon für das TEN-V arbeiten – dem Parlament alle drei Monate Bericht erstattet. Die Gründungsverordnung beinhaltet bereits einen Zeitplan für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen. Das Europäische Parlament ist der Auffassung, dass die Durchführungsvorschriften innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens vorgelegt werden sollten, und fordert einen kohärenten Fahrplan für die tatsächliche Ausarbeitung der Durchführungsvorschriften, wobei deren Priorität und Verknüpfungen Rechnung zu tragen ist. Insbesondere schlägt das Parlament vor, dass sich alle Beteiligten verpflichten sollten, ihr politisches Enga-

gement am technologischen Rahmen festzumachen und in Übereinstimmung mit der Entwicklungsphase von SESAR den Prozess der Einrichtung des einheitlichen europäischen Luftraums zu beschleunigen, damit sie ab 2014 uneingeschränkt von der Anwendung dieses Systems profitieren können.

Die Kommission muss dem Parlament und dem Rat 18 Monate nach Inkrafttreten der neuen Verordnung einen Bewertungsbericht über die rechtlichen, sicherheitstechnischen, branchenbezogenen, wirtschaftlichen und sozialen Folgen des einheitlichen europäischen Luftraums vorlegen, in dem auch die Entwicklungen bei den funktionalen Luftraumblöcken und in der verfügbaren Technologie Berücksichtigung finden. Ein ähnlicher Bezugszeitraum wurde für das Erreichen der Ziele des Leistungssystems festgelegt. In der nächsten Wahlperiode muss das Parlament dann auch die Schaffung unabhängiger nationaler Aufsichtsbehörden in Bezug auf die Sicherheits- und Leistungsanforderungen des einheitlichen europäischen Luftraums sowie einer beratenden Stelle von Akteuren im Bereich der Luftverkehrssicherheit zur Beratung der Kommission überwachen.



## Rechte von Reisenden

Kurz vor dem Ende der letzten Wahlperiode nahm das Parlament in erster Lesung Vorschläge der Kommission zu den Rechten von Reisenden im Kraftomnibusverkehr und im Seeverkehr einschließlich Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Behinderungen an.

Diese Vorschläge sind Teil des Anliegens der Kommission, die Rechte von Reisenden im Flug- und Bahnverkehr auf andere Verkehrsträger auszudehnen. Mit der Festlegung der Rechte von Flug- bzw. Fahrgästen sollen die Attraktivität und das Vertrauen in diese Verkehrsträger verbessert und gleiche Wettbewerbsbedingungen für Betreiber aus unterschiedlichen Mitgliedstaaten und unterschiedliche Verkehrsträger geschaffen werden. Sollte der TRAN-Ausschuss beschließen, diese Vorschläge in die zweite Lesung zu bringen, wird diese in der neuen Wahlperiode stattfinden.

Darüber hinaus hat die Kommission bereits ihre Absicht verkündet, im zweiten Halbjahr 2009 einen Bericht zu veröffentlichen, in dem sie Bilanz über die Lage der Fluggastrechte im Luftverkehr ziehen wird; dies entspricht einer seit langem und wiederholt gestellten Forderung des TRAN-Ausschusses.

## Umsetzung bestehender Rechtsvorschriften in nationales Recht und deren Anwendung

In mehreren Entschlüssen zur besseren Rechtssetzung hat das Parlament seinem Wunsch Ausdruck gegeben, die Umsetzung verabschiedeter Rechtsvorschriften in nationales Recht und deren Anwendung genauer zu überwachen, insbesondere durch Parlamentsausschüsse.

Der TRAN-Ausschuss behandelt im Vergleich zu anderen Ausschüssen eine hohe Zahl von Gesetzgebungsvorschlägen.

Wie bereits erwähnt, wurden in letzter Zeit wesentliche Vorschriften für das EU-Verkehrsrecht angenommen, von denen jedoch einige in einigen Mitgliedstaaten noch nicht korrekt in nationales Recht umgesetzt worden sind und dort noch nicht angewendet werden (z. B. die Pakete zur Sicherheit des Seeverkehrs und die Eisenbahn-Pakete). Neben Berichten über neue Rechtsvorschriften wird künftig die Überwachung der Anwendung bestehender gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften für den TRAN-Ausschuss an Bedeutung gewinnen. Dies könnte unter anderem dadurch geschehen, dass „Berichterstatte zur Umsetzung des Gemeinschaftsrechts“ ernannt oder regelmäßig Fragestunden zur Umsetzung in nationales Recht und Anwendung reserviert werden, wie von der Konferenz der Präsidenten im September 2008 beschlossen wurde.

## BEVORSTEHENDE NEUE DOSSIERS

### Die Zukunft des Verkehrssektors

Die Europäische Kommission hat kürzlich eine Diskussion über die wichtigsten Herausforderungen und Chancen für den Verkehrssektor auf lange Sicht (20 bis 40 Jahre) in Gang gesetzt und die Veröffentlichung einer Mitteilung über die mittelfristige Perspektive angekündigt, die sie im Sommer 2009 annehmen will.

Im März 2009 legten drei Schwerpunktgruppen „Wirtschaft und Gesellschaft“, „Umwelt und Technologie“ und „Infrastruktur und Logistik“ einen ersten Bericht mit einem Szenarium für die Zeit bis 2050 vor, in dem sie einige der möglichen Entwicklungen und bevorstehenden Herausforderungen im Verkehrssektor erläuterten, etwa die zunehmende Globalisierung und den wachsenden Mobilitätsbedarf, Urbanisierung, Alterung, Klimawandel, Umweltverschmutzung und Verkehrsbelastung.

Durchbrüche in der Energie-, der Verkehrs- und der Kommunikationstechnologie werden das Leben der Menschen auf eine Weise verändern, die vermutlich positiv ist, aber auch nachteilige Folgen für das Verkehrssystem haben kann. Die EU-Transportpolitik wird diesen Herausforderungen mit neuen strategischen Initiativen begegnen müssen. Da der Zeitraum des derzeitigen Weißbuchs 2010 endet, kann diese Mitteilung als erster Schritt für die Zeit danach gesehen werden. Nach wie vor herrscht in vielerlei Hinsicht Ungewissheit über die Zukunft des Verkehrswesens. Das Wechselspiel zwischen den Triebkräften der Verkehrsnachfrage ist komplex, die technologischen Entwicklungen sind sehr schwer vorauszusagen, und äußere Faktoren wie wirtschaftliche und geopolitische Entwicklungen oder die Auswirkungen des Klimawandels lassen sich nicht ohne weiteres abschätzen. Doch generell herrscht offenbar Einigkeit darüber, dass die Verkehrspolitik der EU an einem Punkt des Übergangs zu einem neuen Verkehrssystem angelangt ist und sich jetzt den anstehenden Herausforderungen stellen muss. Hierzu scheint allgemein die Meinung zu herrschen, dass eine klare Vision von einem mittel- und langfristig erstrebenswerten nachhaltigen Verkehrssystem in Europa gebraucht wird. In diese Vision sollten Konzepte und Vorschläge zu folgenden Aspekten einfließen:

- die künftigen Anforderungen an die Mobilität und deren Triebkräfte;
- lebenswerte Städte und eine neue Kultur der Mobilität in den Städten;
- eine von herkömmlichen Energiequellen unabhängige individuelle Mobilität;
- technische Optionen für eine neue Generation von Antriebssystemen und die festzulegenden entsprechenden Übergangsfristen;

- die Entwicklung hin zu einem integrierten Transportsystem;
- die künftige Verkehrsinfrastrukturpolitik;
- externe Kosten, Gebührensysteme und Effizienzmaßnahmen;
- Öffnung, Ordnung und Regulierung künftiger Verkehrsmärkte;
- Verstehen und Lenken der Triebkräfte für die Verkehrsnachfrage;
- Verhaltensänderungen;
- bessere Informationstechnologien für eine effizientere Nutzung und Integration von Verkehrsnetzen;
- Verkehrssicherheit;
- mittel- und langfristige Prioritäten für Forschung und technologische Entwicklung (**FTE**) im Verkehr.

Diese wichtige Debatte hat gerade erst begonnen und wird in der neuen Wahlperiode intensiv fortgesetzt werden.

### Die Zukunft von TEN-V

Ziel des im Februar 2009 veröffentlichten Grünbuchs zur Überprüfung der TEN-V-Politik<sup>12</sup> ist es, die Gemeinschaftsmaßnahmen an die neuen Herausforderungen für die EU anzupassen, insbesondere in Bezug auf den Kampf gegen den Klimawandel, die sozialen und wirtschaftlichen Ziele der

<sup>12</sup> KOM(2009)0044.

Lissabon-Strategie und die Rolle der EU als internationaler Akteur mit Blick auf die Verbesserung der Verbindungen zwischen ihrer Infrastruktur und der ihrer Nachbarn und der übrigen Welt. Die Kommission schlug eine Stärkung der Netzintegration durch bessere Nutzung kombinierter Verkehrsträger – sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr –, einen optimierten Einsatz intelligenter Verkehrssysteme und die Förderung der technologischen Innovation vor.

Darüber hinaus fordert das Parlament die Kommission seit 2007 auf, unverzüglich die Ausarbeitung und Festlegung langfristiger Ziele und Antwortmaßnahmen (für die Zeit nach 2010) für ein integriertes Konzept der künftigen europäischen Transportpolitik in Angriff zu nehmen. Im April 2009 nahm das Parlament als Antwort auf das Grünbuch der Kommission eine Entschließung zu dieser Thematik an, in der es auf die Bedeutung der Kosten-Nutzen-Analyse, der Nachhaltigkeit und des europäischen Mehrwerts grenzüberschreitender Infrastrukturvorhaben hinwies. Hierzu betonte das Parlament, dass aus ökologischer und ökonomischer Sicht vielfach nur multimodale Verkehrskonzepte, die die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einer Transportstrecke ermöglichen, zukunftsfähig und tragfähig sind. Die Mitgliedstaaten werden in der Entschließung aufgefordert, grüne Korridore, Schienengüterverkehrsnetze, das Transeuropäische Schienengüterverkehrsnetz (TERFN), Korridore des Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystems (ERTMS), Meeresautobahnen – wie den Kurzstreckenseeverkehr – und bestehende Binnenwasserwege mit ausreichenden Kapazitäten durch geplante Aktionen zugunsten umweltfreundlicherer, Kraftstoff sparerer und sichererer Verkehrsträger in ein intermodales TEN-V-Konzept zu integrieren. Das Parlament befürwortet einen umfassenden Ansatz und betrachtet auch das „Eurovelo“-Netz und den „Iron Curtain Trail“ als Möglichkeiten zur Förderung der grenzüberschreitenden europäischen Radwege-Infrastruktur. Zudem fordert es eine stärkere

Beachtung regionaler transnationaler Schienenverbindungen.

Im Hinblick auf die Halbzeitbewertung des EU-Finanzrahmens sowie im Zusammenhang mit den derzeitigen Diskussionen über das Europäische Konjunkturprogramm stellte das Parlament fest, dass Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur einen Schlüsselbereich für die Bewältigung der Wirtschafts- und Finanzkrise darstellen. Deshalb forderte es die Kommission auf, die Infrastrukturvorhaben, die mit dem TEN-V in Verbindung stehen und im Rahmen der Strukturfonds und/oder des Kohäsionsfonds finanziert werden, zu beschleunigen.

Ferner erklärte das Parlament, es erwarte vom Rat eine größere Kohärenz zwischen den Anträgen betreffend TEN-V-Projekte und Beschlüssen über TEN-V-Mittel, und ersuchte die Mitgliedstaaten, ihre prioritären Investitionsvorhaben erneut zu bewerten, um die TEN-V-Vorhaben, für die sie verantwortlich sind, insbesondere grenzüberschreitende Abschnitte, stärker voranzutreiben.



Daher sprach sich das Parlament für eine erneute Überprüfung der Haushaltsmittel für die TEN-V durch die Mitgliedstaaten im Rahmen der Halbzeitüberprüfung des mehrjährigen Finanzrahmens in den Jahren 2009 bis 2010 aus.

Die Diskussion über die Zukunft des TEN-V und seiner Finanzierung ab 2014 wird sehr wahrscheinlich eine der zentralen Debatten in der neuen Wahlperiode sein.

### Die Seeverkehrspolitik bis 2018

Im Januar 2009 legte die Kommission eine Mitteilung über die wesentlichen strategischen Ziele für das europäische Seeverkehrssystem bis 2018<sup>13</sup> vor, in der sie die wesentlichen strategischen Optionen für das europäische Seeverkehrssystem in der Zeit bis 2018 herausarbeitete. In dieser Mitteilung werden die wichtigsten Bereiche für Maßnahmen sowie eine breite Palette von anstehenden Herausforderungen bestimmt, beispielsweise:

- *Die Zukunft des Seeverkehrs der EU im Kontext globalisierter Märkte:* Wie ist mit dem erhöhten Wettbewerbsdruck im internationalen Seeverkehr umzugehen, und wie können im Seeverkehr einheitliche Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden? Wie kann die EU zur treibenden Kraft bei der Einführung eines umfassenden internationalen Rechtsrahmens für den Seeverkehr werden?
- *Humanressourcen, seemännische Praxis und maritimes Fachwissen:* Zu diesen Punkten gehört auch die Lösung des Problems des zunehmenden Mangels an Fachleuten. Mögliche Maßnahmen betreffen vor allem die Erhöhung

der Attraktivität von Seeverkehrsberufen, die Verbesserung der Beschäftigungsaussichten von Seeleuten, die Förderung lebenslanger Berufsaussichten in den maritimen Clustern sowie die Imageverbesserung der Seefahrt. Weiterhin ins Auge gefasst werden die Umsetzung des IAO-Seearbeitsübereinkommens von 2006 sowie die Verbesserung der Aus- und Fortbildung der Besatzungen.

- *Ein hohes Qualitätsniveau im Seeverkehr:* Mehrere EU-Maßnahmen für eine umweltverträglichere Seefahrt zum Erreichen des langfristigen Ziels eines abfall- und emissionsfreien Seeverkehrs werden dargelegt sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Seeverkehrssicherheit sowie zur Verhinderung von Terrorismus und Seeräuberei durch eine erhöhte Seeverkehrssicherheit erörtert.



<sup>13</sup> KOM(2009)0008 endg.

- *Das Potenzial des Kurzstreckenseeverkehrs:* Wie ist der prognostizierte Anstieg des Frachtvolumens im Seeverkehr zu bewältigen? Wie können Maßnahmen in der richtigen Kombination getroffen werden, damit Häfen ihre Funktion als Schnittstellen effizient erfüllen können? Denkbare Lösungen wären unter anderem die Errichtung eines echten europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen, die vollständige Umsetzung der Projekte zur Einrichtung von Meeresautobahnen und die Förderung der Modernisierung und des Ausbaus von Infrastrukturprojekten zur Hafen- und Hinterlandanbindung durch geeignete Bedingungen zum Anziehen von Investitionen wie auch durch Finanzierungsprogramme der EU.
- *Meeresforschung und Innovation:* Die Kommission empfiehlt, Innovation und technologische Forschung und Entwicklung im Seeverkehr zu fördern, um die Energieeffizienz von Schiffen zu verbessern, die Umweltbelastung zu verringern und die Lebensqualität auf See zu verbessern. Ebenfalls befürwortet wird die Schaffung eines Referenzrahmens für die europa- und weltweite Erbringung von e-Maritime-Diensten.

Die Kommission wird in den nächsten fünf Jahren sehr wahrscheinlich mehrere Vorschläge zu den in dieser Mitteilung aufgeführten Hauptaktionsbereichen unterbreiten.





## WER WIR SIND

**F**achabteilungen sind Recherchereferate, die die Gremien des Parlaments bei der Ausübung ihrer gesetzgeberischen und institutionellen Aufgaben unterstützen. Sie wurden auf Beschluss des Präsidiums 2004 geschaffen, um Recherchen in die parlamentarische Tätigkeit einzubinden und die Unterstützung für die Ausschüsse zu verbessern. Das Hauptziel ihrer Arbeit ist die Bereitstellung aller notwendigen Instrumente für eine bessere Rechtssetzung. Derzeit gibt es fünf Fachabteilungen, die sämtliche Zuständigkeitsbereiche der Parlamentsausschüsse und anderer Stellen abdecken: Wirtschaft, Wissenschaft und Lebensqualität (Fachabteilung A), Struktur- und Kohäsionspolitik (Fachabteilung B), Bürgerrechte und konstitutionelle Angelegenheiten (Fachabteilung C), Haushaltsfragen (Fachabteilung Haushaltsangelegenheiten), Außenbeziehungen (Fachabteilung Externe Politikbereiche der Union).

Die **Fachabteilung B: Struktur- und Kohäsionspolitik** bearbeitet folgende Gebiete: Landwirtschaft und ländliche Entwicklung, Kultur und Bildung, Fischerei, regionale Entwicklung sowie **Verkehr und Fremdenverkehr**.

## INTERNER ODER EXTERNER SACHVERSTAND

Sachverstand kann intern oder extern bereitgestellt werden. Wenn ein Parlamentsausschuss eine Anfrage gestellt hat, prüft die Fachabteilung B, ob sie diese intern beantworten kann. Ein erheblicher Teil der erstellten Dokumente wird von Verwaltungsräten der Fachabteilung B verfasst. Ist das nicht möglich, eröffnet die Fachabteilung Ausschreibungen, die hinsichtlich ihres Zeitrahmens und ihrer Komplexität ganz unterschiedlich sind. Sie werden von Verwaltungsräten der Fachabteilung B unter strikter Einhaltung der Vorschriften der Haushaltsordnung – Transparenz, Nichtdiskriminierung und wirtschaftliche Haushaltsführung – organisiert und verwaltet.

## WAS WIR BIETEN

Die Fachabteilung B bietet eine große Bandbreite an maßgeschneiderten Forschungsleistungen, um den Anforderungen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr zu entsprechen. Nachfolgend werden die zur Verfügung stehenden Wahlmöglichkeiten kurz beschrieben.

## Vermerke

Vermerke sind kurze Beiträge zu Themen, die mit der Arbeit des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und/oder aktuellen Fragen in Zusammenhang stehen. Dieses Instrument wird zumeist genutzt, um den Mitgliedern Informationen an die Hand zu geben, wenn ein Bericht verfasst wird, wenn eine Delegation eine offizielle Reise plant oder wenn große Veranstaltungen in Verbindung mit europäischen Themen ausgerichtet werden.

Interne Vermerke werden von der Fachabteilung B innerhalb sehr kurzer Zeit und sehr flexibel erarbeitet. Dafür können auch externe Sachverständige unter Vertrag genommen werden (wenn es etwa um sehr fachspezifische oder nur wenig erforschte Themen geht). Diese Fachleute werden über Ausschreibungen ausgewählt.

## Studien

Studien sind ausführlichere Beiträge, die im Allgemeinen mit einem erwarteten Legislativvorschlag oder einem Initiativbericht verknüpft sind. Sie sind das am häufigsten genutzte Instrument. Studien werden von Sachverständigen erarbeitet, die von der Fachabteilung B über Ausschreibungen ausgewählt werden. Aufgrund der abzuschließenden Verträge nimmt dieses Instrument mehr Zeit in Anspruch. Studien werden in der Regel dem Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr vorgelegt. Gelegentlich bieten sie Anlass zu öffentlichen Anhörungen, für die die Fachabteilung B ebenfalls Unterstützung leisten kann.

## Folgenabschätzungen

Wenn es für den Gesetzgebungsprozess angebracht und notwendig ist, können Ausschüsse um Folgenabschätzungen zu wesentlichen Abänderungen an Legislativvorschlägen ersuchen. Sie können auch Folgenabschätzungen zur Umsetzung europäischer Rechtsvorschriften in den verschiedenen Mitgliedstaaten anfordern. Diese Abschätzungen werden von externen Sachverständigen ausgeführt.

## Workshops

Der Zweck von Workshops ist die Bereitstellung von externem Sachwissen in Form eines schriftlichen Beitrags, der mündlich vorgestellt und anschließend mit Abgeordneten und anderen Sachverständigen erörtert wird. In Verbindung mit Workshops können auch Vermerke und Studien angefordert werden, die dem Ausschuss dann als Hintergrunddokumente für die Debatte dienen.

## Expertengremien

Ein Expertengremium ist eine Gruppe externer Fachleute, die eingesetzt wird, um in regelmäßigen Abständen schriftliche Beiträge für die Abgeordneten zu erarbeiten, die zumeist die Form kurzer Vermerke haben. Falls erforderlich, erscheinen Sachverständige auch zu den Ausschusssitzungen, um Auskünfte und Empfehlungen zu erteilen. Dokumente und Hergang dieser Sitzungen fließen für gewöhnlich in Berichte ein, die über die Intranetsite der Fachabteilung B abrufbar sind.

## Kurzdarstellungen

Ziel der Kurzdarstellungen ist es, einem breiteren Publikum einen kurzen Überblick über die Tätigkeit der EU und des Parlaments zu vermitteln. Die **Kurzdarstellungen über die Europäische Union** gehören zu den bekanntesten Veröffentlichungen des Parlaments, und die Online-Fassung ist eine der am häufigsten besuchten Rubriken auf seiner Website.

Die Kurzdarstellungen behandeln jeweils ein spezielles Thema. Sie werden von den Verwaltungsräten der Fachabteilungen verfasst; für die übergreifende Koordinierung ist ein Redaktionsausschuss verantwortlich. Die Kurzdarstellungen stehen im Internet in deutscher, englischer und französischer Sprache zur Verfügung. Auf Papier sind sie **ebenfalls erhältlich, und zwar** auf Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch, Polnisch und Spanisch zusammen mit einer mehrsprachigen CD-Rom in **21 Sprachen (Exemplare können bei der Dienststelle Auslieferung an die Mitglieder angefordert werden)**.

## EINREICHEN EINER ANFRAGE

Die Ausschüsse des Parlaments können das Fachwissen anfordern, das sie ihren politischen Prioritäten entsprechend benötigen (Berichte, Anhörungen, Delegationen usw.). Wenn die Koordinatoren entscheiden, dass Fachwissen erforderlich ist, muss der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr eine schriftliche Anfrage an die Fachabteilung B richten.

Anforderungen von einzelnen Mitgliedern des TRAN-Ausschusses sollten an den Koordinator der jeweiligen Fraktion gerichtet werden, der in der Sitzung der Koordinatoren oder im Wege des schriftlichen Verfahrens über das Sekretariat des TRAN-Ausschusses einen Vorschlag für einen Beschluss unterbreiten kann.

## DURCHSCHNITTliche FRISTEN

Die Fristen sind davon abhängig, wie komplex die benötigte Expertise ist. Für einen Vermerk beträgt die übliche Frist drei bis sechs Wochen. Externer Sachverstand wird auf vertraglicher Grundlage eingeholt, weshalb längere Zeiträume notwendig sind. Ein realistischer Zeitrahmen wäre daher mit vier bis zwölf Monaten anzusetzen. Bitte setzen Sie sich mit uns in Verbindung, wenn Sie wissen möchten, innerhalb welcher Frist eine konkrete Anforderung ausgeführt werden kann.

## VERFÜGBARE HAUSHALTSMITTEL

Den Ausschüssen werden jährlich Mittel zur Finanzierung der verschiedenen extern ausgeführten Rechercharbeiten zugeteilt. Der jeweilige Betrag steigt entsprechend der Größe des Ausschusses, der auf die Mittel zugreifen kann, ohne zuvor die Zustimmung anderer Parlamentsgremien einholen zu müssen. Der Finanzrahmen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr für 2008 belief sich auf 407 000 EUR.

## UNSERE QUALITÄTSSCHARTA

Die Fachabteilung B bietet eine breite Vielfalt an Rechercheleistungen, die eine wichtige Rolle bei der Unterstützung der parlamentarischen Tätigkeiten spielen.

Unsere Grundprinzipien sind Integrität, Unabhängigkeit und Qualität. Integrität bedeutet konsequente Einhaltung der höchsten ethischen Grundsätze und professionellen Standards. Unabhängigkeit bedeutet Bereitstellung einer fundierten fachkundigen Beratung ohne jeden Druck, und Qualität schließlich bedeutet Anstreben der höchsten fachlichen Leistungsstandards.

Diese Prinzipien bilden das Fundament unserer Kultur der Kompetenz und Verantwortlichkeit und den Rahmen für die Kontrollen und Verfahren, die Richtschnur unserer tagtäglichen Arbeit sind.

Wir fühlen uns höchsten professionellen Standards – mit Blick auf Unabhängigkeit, Ethik und alle professionellen Anforderungen – sowie einem Verhalten, das das Vertrauen der Mitglieder gewährleistet und ihr Ansehen stärkt, verpflichtet. Diese Verpflichtung hat uns auch veranlasst, unser Wissen und unsere Erfahrungen mit anderen Institutionen, nationalen Parlamenten, Wissenschaftskreisen und örtlichen Interessenvertretern zu teilen.

Das Vertrauen der Mitglieder aufrechtzuerhalten ist eine unserer höchsten Prioritäten und schlägt sich letztlich in jedem Aspekt unserer Arbeit nieder.

## SO KÖNNEN SIE UNS ERREICHEN

Alle unsere Dokumente können – abgesehen von vertraulichen Texten – online abgerufen oder vor Ort in der Bibliothek eingesehen werden.

### Internet

[www.europarl.europa.eu/studies](http://www.europarl.europa.eu/studies)

### Intranet

[www.europarl.ep.ec](http://www.europarl.ep.ec)

IPOLnet → Directorate B → Policy Department B

### Kurzdarstellungen

[www.europarl.europa.eu/factsheets](http://www.europarl.europa.eu/factsheets)

Der Katalog unserer Veröffentlichungen ist über unsere Startseite (Intranet) zugänglich.

Papierfassungen werden auf Anfrage bereitgestellt. In unseren Ausstellungsregalen auf der 3. Etage des ASP-Komplexes liegen Exemplare unserer neuesten Veröffentlichungen zum Mitnehmen aus.



In unserem elektronischen monatlichen Newsletter informieren wir kurz gefasst über unsere neuesten Publikationen und Veranstaltungen.

**Rückmeldungen sind stets willkommen.**

Rückmeldungen, Auskunftersuchen oder Bestellung unseres Newsletters unter folgender E-Mail-Adresse:

**[poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)**



**D**ie Fachabteilung B gab mit zahlreichen Studien und Vermerken Orientierungshilfen für die Diskussion im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr wie auch für verschiedene Politikdebatten. Studien sind in der Regel in englischer Sprache verfügbar, sehr oft aber auch in anderen Sprachfassungen wie Deutsch und Französisch.

Nachfolgend sind einige Beispiele für solche Texte aufgeführt. Der vollständige Katalog ist auf unserer Intranetseite abrufbar.

## Vermerke

- **Der Klimawandel – Herausforderung für die Struktur- und Kohäsionspolitik:** Ein interner Vermerk, der im Vorfeld der jüngsten Agora (ein jährliches Treffen von Parlament und Zivilgesellschaft) umfassend verbreitet wurde.
- **Eurovignette III: Jüngste Entwicklung und mittelfristige Handlungsalternativen:** Dieser Vermerk behandelt die vorgeschlagene EU-Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 1999/62 über die Erhebung von Gebühren für externe Kosten für schwere Nutzfahrzeuge. In dem Vermerk wird zunächst der Kommissionsvorschlag den Schlussfolgerungen im „Handbuch zur Abschätzung der externen Kosten im Verkehrsbereich“ gegenübergestellt. Der zweite Teil gilt den strittigsten Fragen, so z. B. der Auswahl der Bestandteile der externen Kosten, der Behandlung der Verkehrsstaukosten, der Handhabung der Obergrenzen, der Ausweitung des Netzes und der Verwendung der Einnahmen. Zum Abschluss werden einige mittelfristige Perspektiven und Politikoptionen aufgezeigt. (DE – EN – ES – FR – IT – NL – PL – PT)
- **The ‘open skies’ agreement between the EU and the USA** (Das „Open Skies“-Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und den USA): In diesem Vermerk werden die wesentlichen Punkte und Vorteile des Abkommens zwischen der EU und den USA erläutert, das am 30. April 2007 in Washington unterzeichnet wurde. Das Abkommen, das vor kurzem in Kraft getreten ist, soll die Herstellung eines Luftraums ohne Grenzen zwischen den Vertragsparteien zu beiden Seiten des Atlantik ermöglichen. (EN – FR)
- **Externe Kosten des Seeverkehrs:** In diesem Vermerk werden die allgemeinen und spezifischen externen Kosten des Seeverkehrs bestimmt. Es werden drei externe Hauptfaktoren analysiert: a) die Meeresverschmutzung (Einleitungen ins Meer), b) die Luftqualität (atmosphärische Emissionen) und c) der Klimawandel (Treibhausgase). Hinzu kommt die Quantifizierung der physikalischen Auswirkungen einer zweiten Gruppe von Faktoren,

zu denen keine monetären Größen verfügbar sind: d) des Betriebsmittelverbrauchs und e) der festen Abfälle (Müll) sowie der flüssigen Abfälle (Schlamm). Auch die illegale Verklappung kommt im Vermerk zur Sprache. Das letzte Kapitel enthält Empfehlungen zu kostengünstigen und aussichtsreichen Maßnahmen, mit denen sich die externen Kosten des Seeverkehrs reduzieren/internalisieren lassen. (DE – EN – FR)

- **Vereinheitlichung und Gütezeichen für Tourismusdienstleistungen in der EU:** Dieser Vermerk bietet einen Überblick über bestehende Qualitätsstandards und Gütezeichen in der EU, verbunden mit einer Beurteilung der Möglichkeiten für europaweite Systeme. Der Schwerpunkt liegt auf den Aspekten Beherbergung und Gütezeichen für Hotels, es werden aber auch andere Teilbereiche des Fremdenverkehrs erörtert. (DE – EN – FR - IT)

## Studien

- **Die Berechnung der externen Kosten im Verkehrssektor:** Die Internalisierung der externen Kosten im Verkehrssektor zählt zu den anspruchsvollsten Aufgaben, denen sich die europäische Verkehrspolitik in den nächsten Jahren gegenübersehen muss. Die Studie gibt einen knappen Überblick über die wichtigsten und neuesten Studien zur Frage der externen Kosten, erläutert die Stärken und Schwächen der verschiedenen Ansätze und geht näher auf die laufenden Arbeiten der Direktion Verkehr der Kommission, das IMPACT-Handbuch zur Abschätzung der externen Kosten im Verkehrssektor und das Maßnahmenpaket zur „Ökologisierung des Verkehrs“, ein. (EN)
- **The European Cycle Route Network EuroVelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism** (Das europäische „EuroVelo“-Radwegenetz: Herausforderungen und Chancen für einen nachhaltigen Fremdenverkehr): In dieser Studie werden die Herausforderungen und Chancen für den Aufbau eines europaweiten Radverkehrsnetzes eingeschätzt. Im Mittelpunkt steht „EuroVelo“, ein Netz mit zwölf Langstreckenrouten unter Verwaltung des Europäischen Radfahrer-Verbandes, die in unterschiedlichen Ländern mit vielfältigen Partnern entwickelt werden. In der Studie wird der Markt für einen Radtourismus in Europa analysiert und ein Nachfragemodell für „EuroVelo“ vorgestellt. Ein weiterer Punkt ist die Mitnahme von Fahrrädern in Zügen. Den Abschluss bildet eine Bewertung des Potenzials des „Iron Curtain Trail“.
- **Die sich wandelnde Rolle der EU-Seehäfen in der globalen maritimen Logistik:** In den vergangenen 15 Jahren hat sich das Marktumfeld im Seehandel deutlich gewandelt. Die Globalisierung, die Verlagerung von Kapazitäten ins Ausland und das rasante Wachstum der Con-

tainerschiffahrt haben zu Veränderungen im Seeverkehr und in den Logistikketten geführt. In dieser Studie sollen die Auswirkungen dieser Entwicklungen auf die Seehäfen dargelegt und Empfehlungen für das Europäische Parlament formuliert werden. (DE – EN – FR – IT)

- **Gebührensyste me für den Güterkraftverkehr in den EU-Mitgliedstaaten und der Schweiz:** Sinn und Zweck der vorliegenden Studie ist eine gründliche Analyse der bestehenden Gebührensysteme für den Schwerlastverkehr in der Europäischen Union und in der Schweiz. Sie vermittelt vor dem Hintergrund der geplanten Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie, der Diskussion über den Klimawandel und der voraussichtlichen Zunahme des Güterkraftverkehrs einen Gesamtüberblick über die derzeit geltenden Regelungen und ihre Auswirkungen. (DE – EN – ES – FR - IT - NL - PL)
- **Die Auswirkungen des wachsenden Billigflugsektors in Europa:** Mit dieser Studie wird eine Analyse der veränderten Lage im Luftverkehrsmarkt infolge der Entstehung von Billigfluggesellschaften vorgelegt. Wie die gewonnenen Erkenntnisse zeigen, wirkt sich diese Entwicklung maßgeblich auf die etablierten Fluggesellschaften, die großen Flughäfen sowie auf den intra- und intermodalen Wettbewerb, den europäischen Tourismus, die Fluggastströme und die regionale Entwicklung aus. (DE – EN – FR)
- **Energie- und Umweltaspekte der Verkehrspolitik:** Ziel dieser Studie war die Ermittlung wirtschaftlich und politisch tragfähiger Maßnahmen, die eine wesentliche Steigerung der Energieeffizienz und Verringerung der negativen Auswirkungen des Verkehrs ermöglichen. Die Studie beruht auf einer umfassenden Literaturlauswertung unter Einbeziehung aktueller Statistiken, Studien, Aufzeichnungen usw., wobei der Schwerpunkt auf der Analyse der unterschiedlichen Wirkungen und Folgen der Emissionen der einzelnen Verkehrsträger und auf diesbezüglichen Lösungsempfehlungen liegt. Anhand der Literatur konnten die erfolgversprechendsten und kostengünstigsten kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen insbesondere in den Bereichen Energie und neue Technologien ermittelt werden. (DE – EN – ES – FR - IT)
- **The impact of oil price fluctuations on transport and related sectors** (Der Einfluss von Ölpreisschwankungen auf den Verkehr und mit ihm verbundene Bereiche): In dieser Studie wird untersucht, wie sich signifikante Ölpreisschwankungen auf den Güterverkehr auswirken. Dabei liegt der Schwerpunkt auf den Reaktionen der Unternehmen in den verschiedenen Bereichen des Verkehrssektors. Die Preissprünge im ersten Halbjahr 2008 wurden als Anlass genutzt, um eine auf Fakten gestützte Analyse der Reaktion des Verkehrssektors vorzunehmen. (EN)



Online-Informationsquellen:

## EUROPÄISCHES PARLAMENT

### **Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr**

<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/homeCom.do?language=DE&body=TRAN>

### **E-Studien**

[www.europarl.europa.eu/studies](http://www.europarl.europa.eu/studies)

### **Kurzdarstellungen**

<http://www.europarl.europa.eu/factsheets>

### **Bibliothek**

<http://www.library.ep.ec/libraryapp/services/home.action?pid=01>

## ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER EUROPÄISCHEN UNION

### **Europäische Kommission (Verkehr)**

[http://ec.europa.eu/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm)

### **Europäische Kommission (Fremdenverkehr)**

[http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index_en.htm)

### **Ausschuss der Regionen**

<http://www.cor.europa.eu>

### **Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss (Fachgruppe ECO)**

[http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index\\_en.asp](http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index_en.asp)



**Europäische Investitionsbank**

<http://www.eib.org>

**Eurostat (Verkehrsstatistiken)**

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/introduction>

**Eurostat (Tourismusstatistiken)**

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/tourism/introduction>

**Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA)**

<http://www.emsa.europa.eu>

**Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA)**

<http://www.easa.europa.eu>

**Europäische Eisenbahnagentur (ERA)**

<http://www.era.europa.eu>

**Europäische Umweltagentur (EUA)**

<http://www.eea.europa.eu/themes/transport>

**Exekutivagentur für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T EA)**

[http://europa.eu/agencies/executive\\_agencies/ten-t/index\\_de.htm](http://europa.eu/agencies/executive_agencies/ten-t/index_de.htm)

**Aufsichtsbehörde für das Europäische GNSS (GSA)**

<http://www.gsa.europa.eu>

## EU-RECHT

### **Datenbank des Europäischen Parlaments für Legislativverfahren**

*<http://www.europarl.europa.eu/oeil/>*

### **PreLex – Werdegang der interinstitutionellen Verfahren**

*<http://ec.europa.eu/prelex/apcnet.cfm?CL=de>*

### **Geltendes Gemeinschaftsrecht**

*<http://eur-lex.europa.eu/de/legis/latest/chap07.htm>*

### **Überblick über die Verkehrspolitik der EU**

*[http://europa.eu/pol/trans/index\\_de.htm](http://europa.eu/pol/trans/index_de.htm)*

## INTERESSENVERTRETER, NICHTSTAATLICHE ORGANISATIONEN UND DENKFABRIKEN („THINK-TANKS“)

### **Europäischer Rat für Verkehrssicherheit (ETSC)**

*<http://www.etsc.eu/home.php>*

### **Europäischer Verband für Verkehr und Umwelt (T&E)**

*<http://www.transportenvironment.org/>*

### **Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF)**

*<http://www.itfglobal.org/etf>*

### **Internationale Vereinigung der nationalen Straßentransportverbände (IRU)**

*<http://www.iru.org/>*

**Internationaler Automobilverband (Fédération Internationale de l'Automobile, FIA) –  
Europäisches Büro**

*<http://www.fiabrussels.com/>*

**Europäischer Verband der Automobilhersteller (ACEA)**

*<http://www.acea.be>*

**Verband der europäischen Betreiber mautpflichtiger Autobahnen (ASECAP)**

*<http://www.asecap.com>*

**Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER)**

*<http://www.cer.be>*

**Europäische Vereinigung unabhängiger Infrastrukturbetreiber (EIM)**

*<http://www.eimrail.org>*

**Verband der Europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE)**

*<http://www.unife.org>*

**Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP)**

*<http://www.uitp.org/>*

**Eurocities (Zusammenschluss europäischer Städte)**

*<http://www.eurocities.eu/main.php>*

**Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften (AEA)**

*<http://www.aea.be>*

**ACI EUROPE – Internationaler Flughafenrat**

*<http://www.aci-europe.org>*

**Kooperationsverband europäischer regionaler Fluggesellschaften (ERA)**

*<http://www.eraa.org>*

**Verband der nationalen Interessengruppen der Verkehrsflugzeugführer und Flugingenieure (European Cockpit Association, ECA)**

*<http://www.eca-cockpit.com>*

**Organisation Europäischer Seehäfen (ESPO)**

*<http://www.espo.be>*

**Verband der selbständigen europäischen Hafenbetreiber (Feport)**

*<http://www.feport.be>*

**Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ESCA)**

*<http://www.ecsa.be>*

**Europäischer Kapitänsverband (Confederation of European Shipmasters' Associations, CESMA)**

*<http://www.cesma-eu.org>*

**Verband der Europäischen Seelotsen (EMPA)**

*<http://empa-pilots.org>*

**Europäischer Binnenschiffverkehrsverband (INE)**

*<http://www.inlandnavigation.org>*

**Europäischer Verband für den kombinierten Verkehr (EIA)**

*<http://www.eia-ngo.com>*

**Rat der Europäischen Spediteure (ESC)**

*<http://www.europeanshippers.com>*

**Dachverband europäischer Spediteur-Verbände (CLECAT)**

*<http://www.clecat.org>*

**Verband Europäischer Kurier- und Expressdienste (European Express Association, EEA)**

*<http://www.europeanexpressassociation.eu>*

**ERTICO – ITS Europe (Intelligente Verkehrssysteme und -dienste) <http://www.ertico.com>**

## VERKEHRSFORSCHUNG

**Verkehrsforschung in der EU**

*[http://ec.europa.eu/research/transport/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm)*

**Wissenszentrum für Verkehrsforschung (TRKC)**

*<http://www.transport-research.info/web/>*

**INRETS – Verkehrsforschung im Überblick**

*<http://www.inrets.fr/ur/cir/resources/index.e.html>*

**TransportNET – Hochschulnetzwerk**

*<http://transportnet.org>*

**Europäischer Informationsdienst für den Nahverkehr (ELTIS)**

*<http://www.eltis.org>*

## INTERNATIONALE ORGANISATIONEN

**Weltverkehrsforum (ITF; OECD)**

*<http://www.internationaltransportforum.org/>*

**OECD (Tourismus)**

*[http://www.oecd.org/topic/0,3373,en\\_2649\\_34389\\_1\\_1\\_1\\_1\\_37461,00.html](http://www.oecd.org/topic/0,3373,en_2649_34389_1_1_1_1_37461,00.html)*

**Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO)**

*<http://www.imo.org/>*

**Internationalen Luftverkehrsvereinigung (IATA)**

<http://www.iata.org>

**Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO)**

<http://www.icao.int>

**Verband der Organisationen für die Durchsetzung von Vorschriften im Straßenverkehr (CORTE)**

<http://www.corte.be>

**Internationale Arbeitsorganisation (IAO)**

[www.ilo.org](http://www.ilo.org)

**Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD)**

<http://www.unctad.org>

**KARTEN****Eurostat (Statistische Karten)**

[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/gisco/maps\\_posters/maps](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/gisco/maps_posters/maps)

**Europäische Umweltagentur (Grafiken und Karten)**

<http://dataservice.eea.europa.eu/atlas/default.asp?refid=2D511360-4CD0-4F20-A817-B3A882ACE323>

NOTIZEN









Europäisches-Parlament

## **Ein praktischer Leitfaden — Verkehr und Fremdenverkehr**

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2009 — 46 S. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2829-3

Doi: 10.2861/6717

### **Wo erhalte ich EU-Veröffentlichungen?**

#### **Kostenpflichtige Veröffentlichungen:**

- über den EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- über die Buchhandlung mit Angabe des Titels, des Verlags und/oder der ISBN-Nummer;
- direkt über eine unserer Verkaufsstellen. Die Kontaktangaben erhalten Sie über die Internetadresse <http://bookshop.europa.eu> oder durch eine Anfrage per Fax unter der Nummer +352 2929-42758.

#### **Kostenlose Veröffentlichungen:**

- über den EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- bei den Vertretungen und Delegationen der Europäischen Kommission. Die Kontaktangaben erhalten Sie über die Internetadresse <http://ec.europa.eu> oder durch eine Anfrage per Fax unter der Nummer +352 2929-42758.

## Rolle

Die Fachabteilungen sind Forschungsreferate, die die Ausschüsse, interparlamentarischen Delegationen und anderen parlamentarischen Einrichtungen beraten.

## Politikbereiche

Ausschuss für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung  
Kultur und Bildung  
Fischerei  
Regionale Entwicklung  
Verkehr und Fremdenverkehr

## Dokumente

Siehe Website des Europäischen Parlaments: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

SOURCE PHOTO: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



Amt für Veröffentlichungen

ISBN 978-92-823-2829-3

