

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2007/2147(INI)

29.10.2007

ENTWURF EINES BERICHTS

zu der nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der europäischen Energie- und Umweltpolitik
(2007/2147(INI))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Gabriele Albertini

PR_INI

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	3
BEGRÜNDUNG	9

ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu der nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der europäischen Energie- und Umweltpolitik

(2007/2147(INI))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Schlussfolgerungen des Vorsitzes des Europäischen Rates vom 8./9. März 2007 bezüglich der Annahme eines Dokuments „Aktionsplan (2007–2009) des Europäischen Rates – eine Energiepolitik für Europa“ (7224/07) durch den Europäischen Rat,
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission: „Aktionsplan Güterverkehrslogistik“ (KOM(2007)0607),
- in Kenntnis des Grünbuchs „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ (KOM(2007)0551),
- in Kenntnis des von der Kommission vorgelegten Grünbuchs „Marktwirtschaftliche Instrumente für umweltpolitische und damit verbundene politische Ziele“ (KOM(2007)0140),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat: „Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert – Stellungnahme der Kommission zum Schlussbericht der hochrangigen Gruppe CARS 21 (Ein Beitrag zur Strategie der EU für Wachstum und Beschäftigung)“ (KOM(2007)0022),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: „Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ (KOM(2007)0019),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: „Begrenzung des globalen Klimawandels auf 2 Grad Celsius – Der Weg in die Zukunft bis 2020 und darüber hinaus“ (KOM(2007)0002),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Europäischen Rat und das Europäische Parlament: „Eine Energiepolitik für Europa“ (KOM(2007)0001),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: „Fahrplan für erneuerbare Energien – Erneuerbare Energien im 21. Jahrhundert: Größere Nachhaltigkeit in der Zukunft“ (KOM(2006)0848),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: „Fortschrittsbericht Biokraftstoffe – Bericht über die Fortschritte bei der Verwendung von Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union“ (KOM(2006)0845),

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: „Aktionsplan für Energieeffizienz: Das Potenzial ausschöpfen“ (KOM(2006)0545),
 - in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent – Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001 (KOM(2006)0314),
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Juli 2007 „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“¹,
 - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit (A6-0000/2007),
- A. in der Erwägung, dass die nachhaltige Entwicklung – ein übergeordnetes Ziel der Europäischen Union – eine kontinuierliche Verbesserung der Lebensqualität und des Wohlergehens auf unserem Planeten für die heute lebenden und für die künftigen Generationen anstrebt,
 - B. in der Erwägung, dass etwa ein Drittel des gesamten Energieverbrauchs in der EU der 25 mit dem Verkehrssektor ausschließlich des Seeverkehrs und der Pipelines zusammenhängt und dass der Straßenverkehr mit einem Anteil von 83 % der Verkehrsträger ist, der die meiste Energie verbraucht,
 - C. in der Erwägung, dass auf den Verkehrssektor 70 % der Nachfrage nach Erdöl in der EU der 25 entfallen; in der Erwägung, dass er zu 97 % von fossilen Brennstoffen abhängig ist und dass nur 2 % mit elektrischer Energie (die zu einem erheblichen Teil von Kernkraftwerken erzeugt wird) und 1 % mit Biokraftstoffen bestritten wird,
 - D. in der Erwägung, dass die Energieeffizienz der einzelnen Verkehrsträger in den letzten Jahren erheblich gestiegen ist und dass es dadurch möglich wurde, die entsprechenden CO₂-Emissionen je km spürbar zu senken; in der Erwägung, dass die genannten Verbesserungen durch die Folgen eines stetigen Anstiegs der Nachfrage im Verkehrssektor neutralisiert werden,
 - E. in der Erwägung, dass folglich insgesamt die Emissionen im Verkehrssektor stetig steigen, denn allein 2005 trug der Sektor mit 24,1 % zur Gesamtmenge der Treibhausgasemissionen (CO₂, CH₄, N₂O) der EU der 27 bei, und den Vorausschätzungen der Kommission zufolge wird die Energienachfrage in diesem Sektor von heute bis 2030 mindestens um 30 % ansteigen,
 - F. in der Erwägung, dass dank der technologischen Innovationen und der Anstrengungen seitens der Automobilindustrie die durch den Straßenverkehr entstehenden

¹ Angenommene Texte, P6-TA(2007)0345.

Schadstoffemissionen zurückgehen, insbesondere dank der Einführung von Katalysatoren, Partikelfiltern und anderen Fahrzeugtechnologien, die dazu beigetragen haben, den Ausstoß an NO_x und Schadstoffpartikeln in den letzten fünfzehn Jahren um 30–40 % zu verringern; in der Erwägung, dass trotz dieser Verbesserungen die in der freiwilligen Vereinbarung zwischen den Automobilherstellern angestrebten Ziele hinsichtlich der Verringerung der CO₂-Emissionen nur teilweise erreicht worden sind,

- G. in der Erwägung, dass auf den Stadtverkehr 40 % der CO₂-Emissionen und 70 % der sonstigen durch Kraftfahrzeuge entstehenden Schadstoffemissionen entfallen und dass die Überlastung der Straßen, die sich hauptsächlich auf großstädtische Gebiete konzentriert, die EU etwa 1 % des BIP kostet,
- H. in der Erwägung, dass sich die EU in den Schlussfolgerungen des Vorsitzes des Europäischen Rates vom 8./9. März 2007 entschlossen und einseitig verpflichtet hat, die Treibhausgasemissionen bis 2020 um mindestens 20 % gegenüber 1990 zu reduzieren,
1. ist der Auffassung, dass die individuelle Mobilität eine der größten Errungenschaften unseres Jahrhunderts ist und dass für einen nachhaltigen Verkehr ein Gleichgewicht zwischen verschiedenen und häufig einander zuwiderlaufenden Interessen gefunden werden muss, wobei es gilt, gleichzeitig dem Grundrecht der Bürger auf Mobilität, der Bedeutung des Verkehrssektors für die Wirtschaft und die Beschäftigung und der Beachtung der Vorschriften für die Umwelt und den Schutz der Gesundheit der Bürger gerecht zu werden;
 2. unterstreicht die Bedeutung des Verkehrssektors für die Beschäftigung, das Wachstum und die Innovation und ist der Auffassung, dass eine garantierte, sichere und erschwingliche Mobilität eine Grundvoraussetzung für unseren Lebensstil darstellt; geht folglich davon aus, dass zwar unter dem Gesichtspunkt der Umwelt die Anforderungen einer nachhaltigen Mobilität als vorrangig zu gelten haben, man aber von den Bürgern keine Unterstützung für allzu drastische Maßnahmen erwarten kann¹;
 3. ist der Auffassung, dass zur Erreichung des Ziels einer unter energie- und umweltpolitischen Gesichtspunkt nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik verschiedene sich gegenseitig unterstützende und ausgleichende Politikbereiche miteinander verknüpft werden müssen, wobei immer mehr Akteure einzubeziehen sind, die den Verkehrssektor, die öffentliche Verwaltung und die Bürger repräsentieren; ist überzeugt, dass nur eine angemessene Kombination verschiedener Maßnahmen die nachteiligen Folgen der einzelnen Maßnahmen abfedern und gleichzeitig dazu beitragen kann, die Akzeptanz seitens der Bürger zu fördern;
 4. ist der Auffassung, dass in diesem *Policymix* insbesondere Folgendes in Betracht gezogen werden sollte:
 - a) die technologische Entwicklung (Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz, neue Standards/Vorschriften für Motoren und Kraftstoffe, Einsatz neuer Technologien und alternativer Brennstoffe),

¹ Siehe „Attitudes on issues related to EU Transport Policy“, Flash-Eurobarometer Nr. 206b, EU-Verkehrspolitik.

- b) marktwirtschaftliche Instrumente (Besteuerung/Preisberechnung auf der Grundlage der Umweltverträglichkeit oder der Verkehrsbelastung, steuerliche Anreize, ein Emissionshandelssystem, das den speziellen Merkmalen der einzelnen Verkehrsträger Rechnung trägt),
- c) flankierende Maßnahmen, um die Verwendung der Verkehrsmittel und Infrastrukturen zu optimieren und um eine Veränderung der Gewohnheiten der Bürger zu fördern;
5. unterstreicht, dass es für die EU und für die Mitgliedstaaten wichtig ist, das eigene Vorgehen auf die entscheidenden Systembereiche zu konzentrieren:
- a) überlastete großstädtische und städtische Bereiche, wo die meisten Verkehrsbewegungen stattfinden,
- b) die wichtigsten europäischen Fernverkehrskorridore, auf die sich die meisten EU-internen und internationalen Handelsbewegungen konzentrieren,
- c) ökologisch sensible Gebiete (die Alpenregion, die Ostsee usw.);
6. weist nachdrücklich auf seine EntschlieÙung vom 24. Oktober 2007¹ hin, in der es sich für einen Rechtsrahmen ausspricht, mit dem die durchschnittlichen Emissionen bei Neufahrzeugen dank technologischer Verbesserungen am Fahrzeugmotor auf den Wert von 125 g CO₂/km und durch weitere technologische Verbesserungen und einen stärkeren Einsatz von Biokraftstoffen um weitere 10 g CO₂/km gesenkt werden sollen;
7. betont diesbezüglich, dass zur Förderung von Fahrzeugen mit geringem Treibstoffverbrauch und geringen Emissionen auch auf marktwirtschaftliche Instrumente zurückgegriffen werden muss, beispielsweise: Steuerbefreiungen, Reform der Kfz-Steuern auf der Grundlage des SchadstoffausstoÙes und der Treibstoffeffizienz, Anreize für die Verschrottung der am stärksten verschmutzenden Fahrzeuge und für den Kauf von neuen emissionsarmen Kraftfahrzeugen; erachtet dies als wichtige Maßnahmen, die gleichzeitig dazu beitragen würden, die Belastung der Automobilhersteller durch die Einhaltung der aus dem neuen Rechtsrahmen erwachsenden Pflichten abzumildern;
8. fordert daher den Rat und die Mitgliedstaaten auf, dieselbe Entschlossenheit wie bei der Tagung des Europäischen Rates vom 8./9. März 2007 an den Tag zu legen, indem sie:
- a) den Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Besteuerung von Personenkraftwagen (KOM(2005)0261) annehmen, um die Kfz-Besteuerung mit dem SchadstoffausstoÙ und mit der Effizienz unter dem Gesichtspunkt des Treibstoffverbrauchs zu verknüpfen;
- b) jetzt schon diese Änderungen in ihre Steuerreformen integrieren, um schlüssigere Anreize für weniger verschmutzende Fahrzeuge zu bieten;
9. unterstützt die von der Kommission in dem genannten Grünbuch „Marktwirtschaftliche Instrumente für umweltpolitische und damit verbundene politische Ziele“ aufgeworfene Frage nach der Möglichkeit, die Reformen der Berechnung von Verkehrstarifen und der Umweltsteuern auf einzelstaatlicher Ebene mittels eines Verfahrens der Koordinierung sowie des Austauschs von Erfahrungen und bewährten Praktiken zu fördern und gleichzeitig aktiver zu verfolgen, und fordert sie auf, Initiativen in diesem Sinne zu

¹ Angenommene Texte, P6_TA(2007)0469.

ergreifen;

10. fordert den Rat und die Mitgliedstaaten auf, die Investitionen in die Infrastruktur und in intelligente Verkehrssysteme zu verstärken, insbesondere mit Blick auf:
 - a) den möglichst raschen Abschluss der vorrangigen Vorhaben der transeuropäischen Netze, die für die Logistik der Güterverkehrskette und für eine nachhaltige europäische Verkehrspolitik oberste Priorität besitzen;
 - b) die Überlastung der Städte und der Korridore in sensiblen Gebieten;
 - c) die Verbesserung der Intermodalität;
11. fordert die Kommission nachdrücklich auf, möglichst rasch ein allgemein gültiges, transparentes und nachvollziehbares Modell für die Bewertung der externen Kosten aller Verkehrsträger vorzulegen, das als Grundlage für zukünftige Berechnungen von Infrastrukturbenutzungsgebühren dienen soll, und erwartet, dass diese Initiative mit einem Vorschlag zur Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie einhergeht;
12. ist davon überzeugt, dass das Problem der Überlastung der Städte, das für 40 % der CO₂-Emissionen und für 70 % der sonstigen von Kraftfahrzeugen verursachten Schadstoffemissionen verantwortlich ist, ehrgeiziger in Angriff genommen werden muss, und zwar mittels einer Strategie der europaweiten Zusammenarbeit und Koordinierung, wobei stets das Subsidiaritätsprinzip zu beachten ist;
13. ist diesbezüglich der Auffassung, dass eine wirksame Politik für städtische Mobilität nach einem möglichst umfassenden Ansatz betrieben werden muss, der es ermöglicht, die am besten geeigneten Lösungen für jedes einzelne Problem unter einen Hut zu bringen; ist davon überzeugt, dass die städtischen Gebiete ein wirtschaftlich sinnvolles Potenzial für weitere Maßnahmen der Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie der Fortbewegung zu Fuß und auf dem Fahrrad bieten; erachtet es in diesem Zusammenhang als entscheidend, in technologische Innovation (stärkere Nutzung intelligenter Verkehrssysteme) und in eine bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu investieren, insbesondere durch Maßnahmen zur Steuerung der Nachfrage (Rückgriff auf City-Maut und Straßenbenutzungsgebühren) und schließlich durch Förderung neuer Lösungen zur Optimierung der privaten Pkw-Nutzung wie Carsharing oder Carpooling;
14. unterstreicht die Bedeutung zwangloser Maßnahmen für die Erreichung des Ziels eines nachhaltigeren Verkehrs und hält es für wichtig, dass die Bürgerinnen und Bürger wissen, warum sie sich für ihr jeweiliges Verkehrsmittel und ihren Fahrstil entscheiden; fordert, die Aufklärung der Verbraucher zu verbessern und die Kampagnen zur Verkehrserziehung und zur Förderung neuer Verhaltensweisen zugunsten nachhaltigerer Verkehrsmittel oder -muster zu verstärken;
15. geht davon aus, dass der Schienenverkehr als der Verkehrsträger mit dem (auch durch den Einsatz der Kernkraft zur Stromerzeugung) geringsten CO₂-Ausstoß ein erhebliches Potenzial aufweist, das es auszubauen gilt, nicht nur in der Güterverkehrslogistik, sondern auch bei Mittel- und Kurzstrecken im Personenverkehr;
16. fordert diesbezüglich die Kommission, die Mitgliedstaaten und den Schienenverkehrssektor auf,

- a) unverzüglich die Vollendung eines einheitlichen Raums oder eines Binnenmarkts für den europäischen Schienenverkehr zu verwirklichen,
 - b) zu diesem Zweck die technischen Hindernisse zu beseitigen und der Verwirklichung eines einheitlichen Verkehrsleitsystems (ERTMS) und interoperablen Lösungen näher zu rücken,
 - c) die Leistungen und die Dienstleistungsqualität sowohl im Güterverkehr als auch im Personenverkehr zu verbessern;
17. ist der Auffassung, dass die Luftfahrtunternehmen zwar den Treibstoffverbrauch je Fluggast und je Flugkilometer in den letzten zehn Jahren um 1–2 % verringert haben und die Lärmemissionen der Flugzeuge deutlich zurückgegangen sind, die gesamten Auswirkungen der zivilen Luftfahrt auf die Umwelt aber durch den starken Anstieg des Verkehrsaufkommens zugenommen haben; fordert daher:
- a) die Einbeziehung des Luftverkehrs in das System des Emissionshandels:
 - eine stärkere Nutzung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR);
 - b) die Ergreifung konkreter Maßnahmen, um die Überlastung auf den Flughäfen zu verringern;
18. stellt einen stetigen Anstieg der Emissionen des Seeverkehrs fest und empfiehlt insbesondere:
- a) den Ausstoß von Substanzen wie CO₂, SO₂ und Stickoxiden aus Schiffen zu verringern,
 - b) den Einsatz erneuerbarer Energiequellen wie der Wind- und Sonnenenergie einzuführen und zu fördern,
 - c) die Energieversorgung für vor Anker liegende Schiffe vom Land aus,
 - d) die Möglichkeit, die Emissionen durch das Emissionshandelssystem einzudämmen, eingehend zu prüfen¹;
19. erachtet eine Verbesserung der Logistik, der Beladungsfaktoren im Güterverkehr und der Intermodalität als entscheidend; unterstützt daher die vollständige Verwirklichung des Verkehrsbinnenmarktes und fordert die Kommission auf, ihren vor kurzem angenommenen Aktionsplan Güterverkehrslogistik in Europa möglichst rasch umzusetzen;
20. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

¹ Siehe Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

BEGRÜNDUNG

Der Verkehrssektor sieht sich einer noch nie da gewesenen Herausforderung gegenüber, die gekennzeichnet ist durch einen ständigen Anstieg der Nachfrage, die Besorgnis um die Versorgung mit fossilen Brennstoffen auf globaler Ebene, eine zunehmende Verkehrsüberlastung der Städte und Fernverkehrskorridore sowie die negativen Auswirkungen auf die Umwelt, die menschliche Gesundheit und den Klimawandel.

Angesichts der aktuellen Debatte auf europäischer und außereuropäischer Ebene sowie der verschiedenen Mitteilungen und Vorschläge der Kommission für eine unter energie- und umweltpolitischen Gesichtspunkten nachhaltigere europäische Verkehrspolitik ist der Berichterstatter davon überzeugt, dass sich der Verkehrssektor ehrgeizigen und weit reichenden Forderungen wird stellen müssen.

An den Verkehrssektor werden folgende Forderungen gestellt: Reduzierung der von den verschiedenen Verkehrsträgern verursachten Emissionen; Lösung aus der fast vollständigen Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen; intensivere Suche nach erneuerbaren Energien und Finden neuer Normen für Motoren und Energiequellen; Investitionen in neue oder modernisierte Infrastrukturen – insbesondere in die transeuropäischen Netze – und in intelligente Transportsysteme; Umgestaltung unserer Städte zugunsten einer nachhaltigen städtischen Mobilität; angemessene Preisgestaltung im Verkehrssektor durch Mautgebühren und Steuern; Förderung des Verkehrsträgerwechsels und Verbesserung der Interoperabilität. Aufgrund der obengenannten Forderungen hat sich der Berichterstatter folgende Fragen gestellt: Womit anfangen? Welches sind die vielversprechendsten Maßnahmen? Haben wir die finanziellen Mittel, um all dies zu tun? Werden die Bürger diese Maßnahmen akzeptieren?

Der Berichterstatter ist davon überzeugt, dass nur ein gut abgestimmter *Policymix* eine akzeptable Antwort auf eine solche Herausforderung bieten kann. Die Fachliteratur sowie diverse Studien aus jüngster Zeit verstärken die Annahme, dass, um eine deutliche Verringerung der vom Verkehr verursachten Emissionen zu erreichen, verschiedene sich gegenseitig unterstützende und ausgleichende Politikbereiche miteinander verknüpft werden müssen, wobei immer mehr Akteure des Sektors einzubeziehen sind.

Der Berichterstatter ist der Ansicht, dass zur Verringerung der Treibhausgasemissionen, des Energieverbrauchs und der Luftverschmutzung, die vom Verkehr in Europa verursacht werden, abgestimmte Maßnahmen aus verschiedenen Politikbereichen (*Policymix*) unter Einbeziehung aller Verkehrsträger unerlässlich sind. Dazu sollten gehören: hochgesteckte Ziele in Bezug auf die Treibstoffeffizienz; bessere Normen für Kraftfahrzeuge und Treibstoffe; Verringerung der Nachfrage nach Straßen- und Flugverkehr durch Gebührenerhebung; logistische Veränderungen und Verhaltensänderungen vonseiten der Bürger.

Ein solcher Ansatz beruht hauptsächlich auf drei Säulen: technologische Innovationen (neue Technologien und alternative Brennstoffe); *Pricing* (Reform des Besteuerungssystems im Verkehrssektor, um auch die Umweltfolgen berücksichtigen zu können, z. B. Eurovignette, Besteuerung fossiler Brennstoffe); flankierende Maßnahmen zur Optimierung der Kraftfahrzeug- und Infrastrukturbenutzung sowie zur Förderung von Verhaltensänderungen in

der Bevölkerung.

Was die erste Säule betrifft, so geht es bei den jüngsten, umfangreich diskutierten Vorschlägen um technologische Verbesserungen der Motoren und Brennstoffe. Es besteht ein allgemeiner Konsens darüber, dass Investitionen in die technologische Entwicklung die höchste Kosteneffizienzrate bieten. Deshalb ist es gut, neue Normen für Motoren und Brennstoffe vorzuschlagen. Doch wenn erreicht werden soll, dass die Investitionskosten nicht in erster Linie Industrie und Bürger belasten, müssen wir auf einem integrierten Ansatz bestehen, d. h. auf einer Verknüpfung verschiedener Politikbereiche, die miteinander Schritt halten und sich gegenseitig unterstützen und ausgleichen, wobei immer mehr Akteure einzubeziehen sind. Ein solcher Ansatz müsste alle Möglichkeiten zur Verringerung der CO₂-Emissionen berücksichtigen, darunter Infrastrukturen, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer, Biokraftstoffe und die Fahrzeugtechnologie.

Auch die Mitgliedstaaten werden aufgerufen, ihren Teil zur Bewältigung dieser Herausforderung beizutragen (zweite Säule). Die jüngsten Legislativvorschläge auf europäischer Ebene für eine Emissionsverringerung und zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität müssten einhergehen mit der Annahme positiver Maßnahmen vonseiten der einzelnen Mitgliedstaaten, was Steuerreformen, umweltpolitische Anreize und Investitionen in die Infrastruktur betrifft. Leider ist diesbezüglich ein gewisser Widerstand oder zumindest mangelnder Ehrgeiz zu verspüren.

Was die Infrastruktur (dritte Säule) anbelangt, so liegt der Schwerpunkt nach wie vor auf Straßenverkehrsprojekten – zulasten des Schienenverkehrs. Die Fertigstellung der transeuropäischen Netze scheint noch in weiter Ferne zu liegen und der Beitrag der EU ist, gemessen an dem, was die einzelnen Mitgliedstaaten selbst tragen müssen, minimal. Die Mitgliedstaaten werden deshalb aufgefordert, sich intensiv um ihren Teil zu kümmern, um nicht das gesamte Funktionieren und die Existenz des TEN-T-Netzes zu gefährden.

Was die Benutzung der Infrastrukturen betrifft, so ist es dringend notwendig, ein allgemein anwendbares Modell für die Bewertung der externen Kosten aller Transportmittel zu definieren; dieses Modell sollte dann als Grundlage für einen Vorschlag zur Internalisierung dieser Kosten mittels Mautgebühren oder anderen Gebühren dienen.

Schließlich darf in diesem Zusammenhang auch nicht vergessen werden, wie wichtig der Einsatz „intelligenter“ Verkehrssysteme – der erheblich ausgeweitet werden sollte, und zwar nicht nur durch die Einführung intelligenter Ampeln, sondern auch durch eine weiter reichende Reform des Verkehrssystems in diesem Sinne – sowie die Marktmaßnahmen zur Veränderung der Nachfrage hin zu nachhaltigeren Verkehrsmodellen und -trägern sind.

Der Berichterstatter ist davon überzeugt, dass es nicht sinnvoll wäre, in alle Richtungen tätig zu werden, sondern dass man sich auf besonders kritische Bereiche konzentrieren sollte: überlastete städtische und großstädtische Gebiete, die wichtigsten europäischen Fernverkehrskorridore und ökologisch sensible Gebiete.

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität sollten sich vor allem auf die städtischen und großstädtischen Bereiche sowie auf ökologisch sensible Gebiete konzentrieren, wo sie eine besonders große Wirkung haben können. Hingegen sollten sich angesichts der Tatsache,

dass CO₂ und Treibhausgasemissionen im Allgemeinen ausschließlich von der Gesamtnachfrage im Verkehrssektor abhängig sind, diesbezügliche Maßnahmen hauptsächlich auf städtische Gebiete und auf die wichtigsten Fernverkehrskorridore konzentrieren.

Auch in diesem Fall vertritt der Berichterstatter die Ansicht, dass Maßnahmen, die kurzfristig eine Wirkung entfalten können, der Vorzug gegeben werden sollte, weshalb versucht werden sollte, die Nutzung der bestehenden Verkehrsnetze zu optimieren. Dies sollte erfolgen durch:

- (a) eine Erhöhung der Treibstoffeffizienz aller Verkehrsträger;
- (b) eine Anpassung der Preise, damit die Bürger sowohl beim Personen- als auch beim Güterverkehr die vollen Kosten der Reise und die Konsequenzen ihrer eigenen Entscheidungen tragen müssen;
- (c) die Einführung innovativer Maßnahmen auf der Grundlage des Emissionshandelssystems;
- (d) Maßnahmen zur Förderung des Verkehrsträgerwechsels zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel, des Fahrrads und der Fortbewegung zu Fuß, wenn es sich um städtische Gebiete handelt; Initiativen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, insbesondere durch Pricing-Maßnahmen und „leichte“ Maßnahmen;
- (e) eine effizientere Organisation des Straßenverkehrs;
- (f) die Förderung eines verantwortungsvolleren Verhaltens der Straßenverkehrsteilnehmer;
- (g) die integrierte Nutzung und Planung des Landverkehrs.

Schließlich ist der Berichterstatter davon überzeugt, dass die urbane Mobilität und insbesondere das Problem der Verkehrsüberlastung in den Städten, die für 40 % der CO₂-Emissionen und 70 % der anderen von Kraftfahrzeugen verursachten Emissionen verantwortlich ist, mit besonderer Aufmerksamkeit angegangen werden muss. Trotz der Komplexität der damit verbundenen Probleme (Verkehrsüberlastung, Unfallhäufigkeit, Verschmutzung, Lärm, öffentliche Transportmittel, die oft wenig wettbewerbsfähig sind, Zeitverlust durch Fahrplanänderungen usw.) und dem noch langen Weg hin zu einer effizienten und nachhaltigen Verkehrsplanung auf städtischer Ebene ist der Berichterstatter davon überzeugt, dass die städtischen Gebiete wirtschaftlich sinnvolle Möglichkeiten für eine spätere Politik des Verkehrsträgerwechsels und des Nachfragemanagements (Staugebühr und Straßenbenutzungsgebühr) bieten. Reversible und zeitlich veränderbare Interventionsmaßnahmen erlauben es beispielsweise, diejenigen Maßnahmen zu verschärfen, die von der Benutzung der am stärksten verschmutzenden Verkehrsmitteln abschrecken, während gleichzeitig alternative Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang ist es von grundlegender Bedeutung, die Auswirkungen der Maßnahmen zu überwachen und die Ergebnisse zu veröffentlichen, damit ein Austausch bewährter Praktiken gefördert werden kann. Auf europäischer Ebene kann viel in dieser Richtung getan werden. Ein Beispiel dafür ist die Erfahrung, die man in London mit der City-Maut gemacht hat. Die Tatsache, dass diese Politik so umfangreich diskutiert, überwacht und ausgewertet wurde, hat nicht nur dazu beigetragen, dass andere Städte die gleiche Maßnahme ergriffen haben,

sondern vor allem dazu, dass das System kontinuierlich verbessert wurde. Anhand dieser Erfahrung haben andere Städte gelernt, was getan werden muss, um die Effizienz des Systems zu verbessern, welches die Erfolgsfaktoren sind, wie die in der Bevölkerung vorhandenen Akzeptanzprobleme überwunden werden können und vor allem wie die Pionierphase, welche die Durchführung der meisten neuen politischen Maßnahmen mit sich bringt, überstanden werden kann.

Policy clusters and measures

Policy clusters	Measures	Descriptions	
Technological improvement (vehicles and fuels)	Reduction of CO ₂ emissions and fuel consumption	Compulsory targets for CO ₂ emissions of cars (120g/km) and vans (175 g/km) by 2012, also through Emission Trading Schemes for car manufacturers	
	Increase efficiency in automotive sector	Reduction of vehicle weight and resistance factors; efficiency requirements automobile air conditioning system	
	Labelling scheme for tyres	Standards to measure tyre rolling resistance 2008	
	Labelling scheme of car fuels	New CO ₂ labelling scheme for amended car fuels efficiency directive (1999/94EC)	
	R&D on efficient vehicles	Support of project to develop more efficient vehicles	
	Improved fuels	Development of the second generation of biofuels and alternative fuels able to reduce CO ₂ and air pollution emissions	
Pricing and taxation	Road vehicles taxation reform	Passenger cars taxes linked to CO ₂ emission levels Fiscal incentives to encourage the cleanest LDV classes Inclusion of land transport in CO ₂ emissions trading	
	Pricing Interurban Roads	Application of "Eurovignette" Directive (1999/62) and its amended version (Directive 2006/38/EC) Attention to congested corridor and sensible areas (i.e. Alpine region) Internalisation of external costs of transport	
	Road pricing in urban areas	Congestion pricing, value pricing, road tolls and HOV lanes	
	Tradable mobility credits	Tradable permit schemes among car drivers in urban areas	
	Long distance travel (passengers and freight)	Rail interoperability	Improving the seamless movement of trains across Europe, both on High Speed and conventional rail networks
		Harmonised regulation systems	Provide fair competition of rail operators across EU
Rail efficiency		Increase technical unit efficiency of rail	
Rail passenger services quality		Stimulating rail usage by increasing the quality (rolling stock, ICT, ticketing, etc.)	
Intermodal facility for passengers		Develop service integration by mode (train, air, maritime, road) and trip (long/short distance)	
Intermodal facility for freight		Intermodal loading units and freight integrators. Freight facility incentives to offset the capital costs of providing rail freight handling and operating facilities	
Rail capacity	Improve rail capacity by using advantage technology in key corridors (metropolitan areas) and rail bottlenecks		

Policy clusters	Measures	Descriptions
Liveable cities	Improve public transport services	Systems providing high quality PT service and convenient Light Rail Transit on urban corridors
	Regulation incentive effectiveness	Policy changes to encourage transport service competition, innovation and efficiency
	Park&Ride facilities and access to PT	Providing convenient parking at transit and rideshare stations
	Walking and cycle facilities	Strategies for improving bicycle transport and walking conditions
	Transport Demand Management	Develop car sharing and car pooling services as a substitute for private vehicle ownership and encourage ridesharing Commuting and school travel planning that encourage more efficient transport mode (shift from car to public transport and environmental mode)
	Integrated planning	Land use, environmental and transport integration, reduction of urban sprawl, encourage the LEZ (Low Emission Zone)
ICT (Information Communication Technology)	Real time and pre-trip information	Real time road traffic and PT travel information; travel planning systems to optimise use of combined modes of transport
	Teleworking / teleconferencing	Use of telecommunications as a substitute for business and commuter travels
	Telebanking / teleshopping	Use of telecommunications as a substitute for physical travel
	Research and Development	Application and technology including Galileo programme
Eco-friendly behaviour	Eco-driving	Strategies for improving driving behaviour, energy-efficiency and traffic safety among drivers
	De-marketing of car	Campaign to de-market cars to change public attitudes and develop environmental certification (ecolabels)
Logistics	Logistic management (integrated supply chain)	Strategies to improve the efficiency of freight transport and storage
	City logistics (freight distribution centres and regulation)	Strategies to improve the efficiency of freight distribution in urban areas
	Increased load factor	Strategies to optimise the load capacity of freight vehicles
Air and Maritime	Operation rules for ports	Rules on pilotage, cargo handling, stevedoring
	Marco Polo Programme	Modal shift, catalyst and common learning actions
	Vessel traffic monitoring	Monitoring System to prevent illegal discharges at sea and help in recognise ships and their environmental performances
	Single European sky	Management of air traffic and thereby facilitate further cost reductions and demand growth
	Environmentally differentiated charges at terminals	Differentiate terminal fees and charges according to the level of pollutants emitted/discharged and noise produced mainly by ships and aircrafts

Source: TRT, 2007.