



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2009/2230(INI)

24.3.2010

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

für den Ausschuss für regionale Entwicklung

zur Strategie der Europäischen Union für den Ostseeraum und zur Rolle der
Makroregionen im Rahmen der künftigen Kohäsionspolitik
(2009/2230(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Werner Kuhn

PA_NonLeg

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für regionale Entwicklung, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. vertritt die Ansicht, dass verbesserte Verkehrsverbindungen, die alle Verkehrsträger mit einschließen, einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung einer tragfähigeren, kohärenteren Wirtschaft im Ostseeraum leisten können;
2. ist der Auffassung, dass die Einbeziehung aller Küstenstaaten in höchstem Maße wünschenswert ist, um die Entwicklung eines effizienten, interoperablen paneuropäischen Verkehrsraums zu fördern, und dabei die bereits bestehende Infrastruktur, insbesondere für den Schienen-, See- und Binnenschiffverkehr als nachhaltige Verkehrsträger, genutzt und verbessert werden sollte;
3. hebt die besondere Situation der baltischen Staaten hervor, die größtenteils noch nicht in das europäische Verkehrsnetz eingebunden sind; vertritt die Ansicht, dass diese Strategie u. a. zur Behebung von Schwachstellen – wie unzureichende Infrastruktur, schlechte Zugänglichkeit und geringe Interoperabilität zwischen den verschiedenen nationalen Verkehrsnetzen – beitragen sollte, die auf unterschiedliche technische Systeme und bürokratische Hürden zurückzuführen sind, um im gesamten Ostseeraum ein umfassendes kombiniertes Verkehrssystem aufzubauen;
4. betont, wie wichtig es ist, die Ostseeregion stärker in die Schwerpunktachsen der TEN-V einzubeziehen, insbesondere im Hinblick auf die Meeresautobahnen (TEN-V 21), den Ausbau der Eisenbahnachse Berlin-Ostseeküste (TEN-V 1), die Verbesserung der Eisenbahnachse Berlin-Ostseeküste in Kombination mit der Seeverbindung Rostock-Dänemark und die Erzielung rascherer Fortschritte beim Ausbau und bei der Nutzung der Rail-Baltica-Eisenbahnachse (TEN-V 27); weist ferner darauf hin, dass die Anbindung des Ostseeraums an andere europäische Regionen über den Ostsee-Adria-Korridor fertig gestellt werden muss;
5. unterstreicht die Notwendigkeit der Entwicklung eines transeuropäischen Verkehrssystems in der Ostseeregion, damit die Voraussetzungen für die Zugänglichkeit und Attraktivität der Region geschaffen und die Ostseeregion an das europäische Verkehrsnetz angebunden wird; ist der Auffassung, dass die Kommission auch weiterhin die Durchführung prioritärer Projekte regelmäßig überwachen und die nötigen Finanzmittel für deren schnellere Umsetzung bereitstellen sollte;
6. unterstreicht, dass eines der gemeinsamen Ziele der europäischen Hafenpolitik darin besteht, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Seehäfen zu steigern, da sie oftmals mit unfairem Wettbewerb durch Häfen in Drittländern und diskriminierenden Maßnahmen seitens der EU-Anrainerstaaten auf den entsprechenden regionalen Märkten zu kämpfen haben; nimmt insofern die Lage der Ostseehäfen zur Kenntnis;
7. hebt die Notwendigkeit hervor, die Kapazitäten des Ostseeraums für den Verkehr in Richtung Osten auszubauen, insbesondere um die Interoperabilität im Verkehrssektor, vor allem im Hinblick auf das Schienennetz, zu verbessern, und den Gütertransitverkehr

an den Grenzen der Europäischen Union zu beschleunigen;

8. ist der Ansicht, dass besonders den Verbindungen zwischen Häfen und Binnengebieten – u.a. durch Binnenwasserwege – Vorrang eingeräumt werden sollte, damit sichergestellt wird, dass alle Teile der Region vom Anstieg des Seefrachtverkehrs profitieren können;
9. betont insofern, dass eine effektive grenzübergreifende Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen Eisenbahngesellschaften, Seehäfen, Binnenhäfen, Hinterlandterminals und Logistikdiensten erforderlich ist, um ein nachhaltigeres kombiniertes Verkehrssystem zu entwickeln;
10. unterstreicht die Bedeutung des Kurzstreckenseeverkehrs in der Ostsee und hebt hervor, wie wichtig dessen Beitrag zu einem effizienten, umweltfreundlichen Verkehrsnetz ist; weist darauf hin, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs gefördert werden muss, um eine effiziente Nutzung des Meeres zu gewährleisten; hält es aus diesem Grund für notwendig, dass die Kommission dem Europäischen Parlament schnellstmöglich diesbezüglich eine Folgenabschätzung über die Auswirkungen des überarbeiteten Anhangs VI des MARPOL-Übereinkommens für den vorgesehenen Schwefelgrenzwert in den Schwefelemissions-Überwachungsgebieten Nord- und Ostsee von 0,1% ab 2015 vorlegt, jedoch spätestens Ende des Jahres 2010;
11. hebt hervor, dass der Seeverkehr auch in dieser Region umweltfreundlicher gestaltet werden muss, indem strengere Normen für lokale und globale Schiffsemissionen zur Anwendung kommen und gleichzeitig die Schiffsmotoren und die Qualität des Schiffstreibstoffs verbessert wird;
12. begrüßt, dass die Kommission das Ziel in ihren Aktionsplan aufgenommen hat, die Ostsee zu einer Region zu machen, die als Modell für saubere Schifffahrt und als weltweiter Vorreiter bei der Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr gelten kann; erachtet diese Ziele für ausschlaggebend, um das Tourismuspotential der Region zu erhalten und auszubauen;
13. erkennt an, dass spezifische Maßnahmen zur Förderung dieses Ziels notwendig sind, einschließlich des Einsatzes geeigneter nautischer Lotsendienste oder nachweislich erfahrener Seeleute für die am schwierigsten zu passierenden Meerengen und die am schwierigsten anzulauenden Häfen und der Schaffung tragfähiger Finanzierungspläne für Forschung und Entwicklung im Bereich des nachhaltigen Schiffsbetriebs;
14. ist sich der Besonderheit der geografischen Lage der Ostseeregion bewusst, die es ermöglicht, Beziehungen zu EU-Ländern und angrenzenden Drittländern aktiver auszubauen, und hebt auch hervor, wie wichtig der Tourismus für die Wirtschaft der Region ist, und betont seine Expansionsmöglichkeiten; begrüßt die Erklärung, die auf dem 2. Ostsee-Tourismus-Forum angenommen wurde und in der auf gemeinsame Werbemaßnahmen, Strategien zur Eröffnung neuer internationaler Märkte und die Infrastrukturentwicklung Bezug genommen wird;
15. betont die einzigartige Möglichkeit für einen nachhaltigen Tourismus, der sich aus der hohen Anziehungskraft der Hansestädte im Ostseeraum ergibt; unterstützt des Weiteren die Förderung des grenzüberschreitenden Fahrradtourismus, was sowohl aus ökologischer

Sicht als auch für kleine und mittlere Unternehmen vorteilhaft wäre;

16. ist der Ansicht, dass Themenkomplexe wie Wassersport-, Wellness- und Kurtourismus, kulturelles Erbe und Landschaften ein großes Potential für die Profilierung der Region als Fremdenverkehrsziel bergen; unterstreicht daher die Notwendigkeit, die natürlichen Küstengebiete, die Landschaften und das kulturelle Erbe zu schützen, da sie eine Säule für die künftige Gewährleistung einer nachhaltigen Wirtschaft im Ostseeraum bilden;
17. vertritt die Auffassung, dass Verbesserungen bei den Verkehrsverbindungen und die Beseitigung von Verkehrsengpässen ebenfalls wichtig sind; stellt fest, dass mithilfe dieser Strategie Probleme beim Grenzübergang an der östlichen EU-Grenze zur Russischen Föderation gelöst werden könnten, die zu langen Lkw-Schlangen führen und Gefahren für die Umwelt, den sozialen Frieden sowie die Verkehrs- und Fahrersicht bergen, um einen reibungslosen Güterverkehr durch den Ostseeraum sicherzustellen.

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	23.3.2010
Ergebnis der Schlussabstimmung	+ : 36 - : 1 0 : 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Magdalena Alvarez, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Giommaria Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Isabelle Durant, Tanja Fajon, Adam Kósa, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke