



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2011/2096(INI)

23.8.2011

ENTWURF EINES BERICHTS

über das Thema „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum
– Wege zu einem wettbewerbsbestimmten und ressourcenschonenden
Verkehrssystem“
(2011/2096(INI))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichtersteller: Mathieu Grosch

PR_INI

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	3
BEGRÜNDUNG	9

ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Thema „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Wege zu einem wettbewerbsbestimmten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (2011/2096(INI))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Weißbuchs der Kommission „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (KOM(2011)0144),
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Februar 2003 zu dem Weißbuch der Kommission "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft"¹,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Juli 2007 zu „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“²,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 6. Juli 2010 zu einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr³,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 21. Oktober 2010 über Integrierte Meerespolitik (IMP) – Bewertung der bisherigen Fortschritte und neue Herausforderungen⁴,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 6. Juli 2011 zur Sicherheit der Luftfahrt unter besonderer Berücksichtigung von Sicherheitsscannern⁵,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 2011 über die europäische Straßenverkehrssicherheit 2011–2020⁶,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 5. Juli 2011 zu dem Fünften Kohäsionsbericht der Kommission und zur Strategie für die Kohäsionspolitik nach 2013⁷,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission „Aktionsplan urbane Mobilität“ (KOM(2009)0490),
- unter Hinweis auf die Strategie Europa 2020,
- unter Hinweis auf den gemeinschaftlichen Besitzstand im Bereich Transport,
- gestützt auf Artikel 48 seiner Geschäftsordnung,

¹ ABl. C43E vom 19.2.2004, S. 250–259.

² ABl. C175E vom 10.7.2008, S. 556–561.

³ Angenommene Texte, P7_TA(2010)0260.

⁴ Angenommene Texte, P7_TA(2011)0386.

⁵ Angenommene Texte, P7_TA(2011)0329.

⁶ Angenommene Texte, P7_TA(2011)0000 – Bericht A7-0264/2011 – Tagesordnung September I

⁷ Angenommene Texte, P7_TA(2011)0316.

- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit, des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für regionale Entwicklung (A7-0000/2011),
- A. in der Erwägung, dass die europäische Verkehrspolitik die EU-Bürger in vielen Lebenssituationen direkt beeinflusst und ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum ihnen von Nutzen ist;
- B. in der Erwägung, dass der Verkehrssektor von größter Bedeutung für die Entwicklung der Europäischen Union, ihrer Regionen und Städte ist, da er ca. 5 % des Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet, um die 10 Millionen Arbeitsplätze bereitstellt und damit bestimmend für den Industrie- und Wirtschaftsstandort Europa ist;
- C. in der Erwägung, dass der Transport einen wesentlichen Beitrag zur Strategie Europa 2020 leisten kann, besonders in Bezug auf Beschäftigung, Forschung, Energie, Innovation und Umwelt, wobei im Rahmen dieser Strategie die Sicherheit und der Umweltschutz konsequenter verstärkt werden müssen;
- D. in der Erwägung, dass bestimmte Ziele des letzten Weißbuchs nicht erfüllt wurden und deshalb diese hier gesetzten Ziele regelmäßig überprüft und ausgewertet werden sollten;
- E. in der Erwägung, dass die Verkehrsträger nicht miteinander im Wettbewerb stehen, sondern sich im Rahmen einer effizienten Komodalität, als Leitprinzip einer effizienten modalen Verkehrsträgerverteilung, ergänzen sollten;
- F. in der Erwägung, dass der Verkehrssektor viele Grenzeffekte hat, die teilweise leicht behebbar sind und deshalb insgesamt abgebaut werden müssen;
- G. in der Erwägung, dass die Öffnung der Transportmärkte mit der Qualität von Dienstleistung, Ausbildung und Beschäftigung einhergehen muss;
- H. in der Erwägung, dass die EU kohärente Standards für alle Verkehrsträger, besonders in Bezug auf Sicherheit, Technologie, Umweltschutz und Arbeitsbedingungen, setzen muss, um sie auch auf globaler Ebene einzufordern;
- 1. begrüßt das Weißbuch 2011, stellt aber fest, dass wichtige Ziele des Weißbuchs von 2001 nur teilweise oder gar nicht erreicht wurden, und schlägt vor,
 - dass die Kommission bis 2013 auf der Grundlage des Berichts zur europäischen Straßenverkehrssicherheit 2011–2020 konkrete Vorschläge vorlegt, um die Anzahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr im Vergleich zu 2010 um 50 % zu reduzieren;
 - dass bis 2014 ein Vorschlag vorgelegt wird, der die Internalisierung der externen Kosten aller Verkehrsarten unter Vermeidung von Doppelbelastungen und Marktverzerrungen vorsieht, um Investitionen in Mobilität, Sicherheit und Forschung zu verstärken;

2. befürwortet die im Weißbuch genannten Ziele bis 2050, ist jedoch der Auffassung, dass der Zeitraum bis 2020 in Bezug auf die Finanzierung – im Lichte der wirtschaftlichen Situation der einzelnen Mitgliedstaaten – und auf die allgemeinen Herausforderungen des Verkehrs im Energie- und Umweltbereich genauer zu definieren ist, und fordert deshalb die Kommission auf, Rechtsvorschriften auszuarbeiten, um die folgenden Ziele bis 2020 zu erreichen, wobei jeweils die Werte von 2010 als Referenz zugrunde gelegt werden:
 - Reduktion von CO₂-Emissionen im Straßenverkehr um 20 %,
 - Reduktion des Lärms und des Energieverbrauchs von Schienenfahrzeugen um 20 %,
 - Reduktion von CO₂-Emissionen im Luftverkehr im gesamten europäischen Luftraum um 30 %,
 - einheitliche Reduktion der CO₂-Emissionen und der Schadstoffe in der Schifffahrt um 30 %,und fordert, diese Ziele als Priorität zu betrachten und deshalb jährlich zu überprüfen;
3. unterstreicht, dass eine Vollendung des europäischen Verkehrsbinnenmarkts anzustreben ist, jedoch nicht losgelöst von Wirtschafts-, Beschäftigungs- und Sozialaspekten und fordert die Kommission auf, bei ihren Vorschlägen zur Öffnung des Marktes u. a. im Flughafen-, Schienen- und Straßenbereich darauf zu achten, dass diese Vorschläge weder zu Sozialdumping noch zu privaten Monopolen führen;
4. betont, dass effiziente Komodalität im Personen- und Güterverkehr, die an Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz, Sozial- und Arbeitsbedingungen und Sicherheitsaspekten gemessen wird und sich in den einzelnen Ländern und Regionen an der bestehenden und zu schaffenden Infrastruktur orientiert, als Leitgedanke der zukünftigen Verkehrspolitik verstanden werden muss und nach diesen Vorgaben die modale Verteilung in Ländern und Regionen festzulegen ist, anstatt an dem vorgeschlagenen 300-km-Grenzwert im Straßengüterverkehr festzuhalten;
5. betont, dass das Konzept der TEN-V eine beschränkte Anzahl an Projekten mit einer erhöhten Finanzierung vorsehen muss, wobei
 - sich die Mitgliedstaaten verpflichten, die 25 bekannten Engpässe im europäischen Verkehrsraum bis 2020 zu beseitigen, den grenzüberschreitenden Projekten Priorität einzuräumen und bis 2015 ein genehmigtes Finanzierungskonzept vorzulegen,
 - sich die Kommission verpflichtet, den Mitgliedstaaten vorzuschlagen, unter Koordination mit der Regionalpolitik ihre Direktfinanzierung dieser Projekte mit mindestens 30 % der Gesamtinvestition vorzusehen,
 - sich die Kommission verpflichtet, alternative Finanzierungsmodelle und -instrumente, u. a. Projektbonds, zu unterstützen und bei den Vorschlägen zur Internalisierung der externen Kosten eine verstärkte Nutzung der daraus entstandenen Einnahmen für die Finanzierung der TEN-V-Projekte vorzusehen,
 - die Festlegung der Prioritäten in engem Zusammenhang mit den Bedingungen zur Nutzung von regionalen Strukturmitteln gesehen werden sollte und die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, eine Finanzierung dieser Projekte über die Frist der Mehrjahresprogramme der EU hinaus zu gewährleisten,

- die Priorität der Projekte nach 2015 nur dann aufrecht erhalten werden soll, wenn die Mitgliedstaaten bindende Beschlüsse getroffen haben, die eine Ausführung der Projekte garantieren;
6. unterstreicht, dass für Personen- und Gütertransport in allen Verkehrsarten gleiche Sicherheitsstandards auf EU-Ebene gelten sollten und verlangt einen Vorschlag zur Finanzierung von Sicherheitsauflagen, bei dem besonders im See- und im Luftverkehr im Vorfeld eine internationale Koordinierung zugrunde gelegt wird, wobei bestehende Regelungen bis 2015 überprüft bzw. neue vorgestellt werden sollten;
 7. betont die Bedeutung von alternativen bzw. erneuerbaren Energien für den Verkehr und hebt hervor, dass durch einen Energiemix und bereits bestehende Energieeinsparungsmöglichkeiten, flankiert durch die entsprechende Infrastruktur, die festgelegten Ziele erreicht werden können;
 8. fordert bis 2015 einen Vorschlag zur städtischen Mobilität, bei dem die Unterstützung von Projekten, unter Wahrung der Subsidiarität, von der Vorlage städtischer Mobilitätspläne abhängig gemacht wird, die eine effiziente Personen- und Güterlogistikkette vorsehen, zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens und der Umweltbelastung (Luftverschmutzung und Lärm) beitragen, sich an Standards europäischer Verkehrspolitik halten sowie kohärent in Bezug auf umliegende Städte und Regionen sind;
 9. betont, dass das Verhalten der Verkehrsnutzer ausschlaggebend ist, und fordert die Schaffung von Anreizen zur nachhaltigen Verkehrsmittelwahl, wobei bis 2013 Vorschläge zum Ausbau der Fußgänger- und Radfahrerinfrastruktur in Städten, zur Verdoppelung der Zahl der Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln, die größtenteils mit alternativen Energien betrieben werden, sowie zu den E-Tickets für multimodale Reisen unterbreitet und die Preisgestaltung als Anreiz berücksichtigt werden sollte;
 10. ist der Überzeugung, dass Grundregeln für Fahrgastrechte bei allen Verkehrsarten in einer Charta der Passagierrechte festgeschrieben werden sollten, und erwartet deshalb bis Ende 2013 einen entsprechenden Vorschlag unter Berücksichtigung der jeweiligen Eigenart des Verkehrsträgers und der gewonnenen Erfahrungen;
 11. fordert, ein Forschungs- und Entwicklungsprogramm speziell auf die Mobilität auszurichten und es finanziell zu unterstützen mit dem Ziel,
 - bei den einzelnen Verkehrsarten den Produktions- und Forschungsstandort EU zu erhalten,
 - für alle Verkehrsarten intelligente, interoperable und verknüpfte Systeme in der Verkehrsführung zu schaffen, dadurch SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet, LRIT und IVS zu fördern und entsprechende Mittel hierfür vorzusehen;
 12. ist der Auffassung, dass der Abbau bürokratischer Hürden bei allen Verkehrsarten durchgesetzt werden sollte, und fordert deshalb die verstärkte Harmonisierung der Beförderungsdokumente, unter anderem im Straßengüterverkehr, und bis 2013 einen Vorschlag zur Vereinheitlichung von Frachtdokumenten;

13. betont die Notwendigkeit der Verbesserung und der Standardisierung von Kontrollgeräten, wie z.B. Geschwindigkeitsradaren und „on-board-units“, sowie von Kommunikationssystemen bzw. -trägern und fordert bis 2013 einen Vorschlag zur gegenseitigen Anerkennung und Interoperabilität dieser Geräte;
14. unterstreicht, dass direkte Verbesserungen und Standardisierung der Ladeeinheiten und Abmessungen der Transportfahrzeuge zu einer Optimierung des multimodalen Verkehrs führen werden;
15. fordert, dass bezogen auf den Straßenverkehr
- bis 2014 eine erneute Überprüfung der Rechtsvorschriften über Lenk- und Ruhezeiten im Personen- und Güterverkehr sowie ihrer Durchführung erfolgt;
 - die Lkw-Stellflächen auf dem transeuropäischen Straßennetz (TERN) in jedem Mitgliedstaat gemessen am Wert von 2010 um 40 % erhöht werden;
 - die Kommission Initiativen der Mitgliedstaaten unterstützt, die durch Steuerbegünstigungen die Schaffung eines sicheren und umweltfreundlichen Fuhrparks fördern;
 - die Aus- und Weiterbildung und der Zugang zum Beruf von im Verkehr beschäftigten Personen verstärkt wird, um eine Angleichung der Arbeitsbedingungen und der Löhne zu bewirken;
16. fordert in Bezug auf den Schiffsverkehr:
- einen Vorschlag zum sog. blauen Gürtel,
 - das Programm NAIADES weiterhin zu fördern und nach seinem Ablauf 2013 eine Bilanz über die erreichten Erfolge und ggf. die Beibehaltung in Betracht zu ziehen,
 - einen Vorschlag zur 20-prozentigen Erhöhung der Anzahl an multimodalen Anbindungen (Plattformen) für die Binnenschifffahrt, die Binnenhäfen und den Schienenverkehr bis 2020, gemessen am Wert von 2010, und entsprechende finanzielle Förderung,
 - mindestens 10 % der TEN-V-Mittel für Projekte in der Binnenschifffahrt bereitzustellen,
 - aufgrund des internationalen Charakters des maritimen Verkehrs bis 2012 eine Angleichung der Ausbildung im Schiffsverkehr an einen internationalen Standard zu erreichen und einen Vorschlag zur gegenseitigen Anerkennung von Rahmenbedingungen für die Ausbildung von Hafentarbeitern bis Ende 2013 vorzulegen,
 - die Kommission auf, bis 2014 einen Vorschlag zur Regelung der Hafendienstleistungen vorzulegen;
17. fordert in Bezug auf den Luftverkehr:

- bis 2015 einen Vorschlag zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums durch eine weitere Reduzierung der funktionalen Luftraumblöcke, wobei zugleich die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, die Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums voranzutreiben,
- bei den weiteren Vorschlägen zu Marktöffnungen die Qualität der Dienstleistungen und die Koordination mit internationalen Vorgaben im Vordergrund zu behalten,
- die Mitgliedstaaten dazu auf, den europäischen Handel mit Emissionszertifikaten auch im Rahmen von internationalen Abkommen bis 2012 umzusetzen;

18. fordert in Bezug auf den Schienenverkehr,

- dass die Kommission bei der Öffnung der Märkte den Verpflichtungen der Mitgliedstaaten im öffentlichen Nahverkehr und dem bestehenden Dienstleistungsangebot, mit dem Ziel eine Verbesserung des jetzigen Dienstleistungsangebots zu bewirken, Rechnung trägt;
- bis 2015 die Regeln zur Fahrzeugzulassung zu harmonisieren, sodass die Zertifizierung des rollenden Materials nicht länger als 2 Monate dauern darf, und deshalb die Kompetenzen der Europäischen Eisenbahnagentur und ihre Mittel bis 2012 entsprechend anzupassen;
- dass zur effizienteren Gestaltung der Bahn die nationalen Regulierungsbehörden unabhängig sind und gestärkt werden und dass die Kommission bis 2014 einen Vorschlag zur Schaffung einer Europäischen Regulierungsbehörde unterbreitet;

19. fordert, dass die Kommission über die Ziele des Weißbuchs, den Stand der gemachten Anstrengungen und die Ergebnisse jährlich eine Bilanz zieht und dem Parlament diesbezüglich Bericht erstattet;

20. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Der Verkehr hat für die EU-Bürger deshalb eine überaus große Bedeutung, weil er die Mobilität definiert. Die EU-Bürger sind die Nutznießer des europäischen Verkehrsraums, da er ihnen dazu verhilft, sich in allen Lebenslagen fortzubewegen, um damit sowohl beruflich als auch privat von der europäischen Freizügigkeit zu profitieren. Im Durchschnitt werden 13,2 % der Ausgaben privater Haushalte für Verkehrsgüter und -dienstleistungen getätigt. Zudem bietet der Personen- und Güterverkehr vielen EU-Bürgern Arbeitsplätze und sorgt für die Vollendung des europäischen Binnenmarktes, denn er erwirtschaftet, gemessen am Bruttoinlandsprodukt, rund 5 % des Wohlstands der EU und beschäftigt über 10 Millionen EU-Bürger.

Für die Städte und Regionen ist der Verkehr ein wichtiger Faktor, da er nicht nur Städte und Regionen miteinander verbindet, sondern auch zum Forschungs- und Innovationsstandort der EU beiträgt und deshalb ein wesentliches Element der Entwicklung der EU und seiner Regionen mit unmittelbarem Einfluss auf den sozialen Zusammenhalt der Regionen ist. Die Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums als Ziel der zukünftigen europäischen Verkehrspolitik steht damit in unmittelbarem Zusammenhang mit Regional-, Umwelt-, Wirtschafts-, Sozial- und Beschäftigungspolitik. Aufgrund dieser Verknüpfung kann der Verkehrssektor einen erheblichen Beitrag zur Strategie Europa 2020 leisten.

Der Berichterstatter ist erstaunt darüber, wie die Mitgliedstaaten den europäischen Mehrwert der Verkehrspolitik unterschätzen und ihn durch inkorrekte oder verspätete Umsetzung der Richtlinien hemmen. Zudem wundert ihn, dass in Zeiten der Wirtschafts- und Finanzkrise nicht mehr Initiativen zu Investitionen ergriffen werden, um den Ausbau der TEN-V zu beschleunigen, denn es handelt sich hierbei um nachhaltige Infrastruktur, die Beschäftigung fördert und die Wirtschaft ankurbelt.

1. Kohärente und konkrete Zielvorgaben bis 2020

Ziel dieses Weißbuchs von 2011 sollte die Festlegung von kohärenten und effizienten Zielen sein, wobei aus den Fehlern der Vergangenheit gelernt werden muss. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass zwar der Verkehrssektor teilweise bessere Arbeitsbedingungen geschaffen hat und die Marktöffnung beispielsweise im Straßenverkehr vorangetrieben wurde, jedoch blieben viele der im Weißbuch von 2001 gesetzten Ziele unerfüllt. Ob dies auf der mangelnden Bereitschaft der Mitgliedstaaten zur Festlegung von ambitionierten Zielen, auf der Umsetzung oder der Kontrolle oder auf ganz anderen Gründen basiert, mag dahingestellt bleiben. Wichtig ist, eine derartige Situation in Zukunft zu vermeiden. Dies kann zunächst dadurch geschehen, dass nicht willkürlich neue Ziele gesetzt, sondern die alten überprüft werden und entweder an ihnen festgehalten wird oder sie aufgegeben oder gegebenenfalls neu definiert werden. Unter anderem sind zwei der Ziele, an denen festgehalten werden sollte, die Reduzierung der Anzahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr um 50 % und die Internalisierung der externen Kosten aller Verkehrsarten. Zudem müssen diese Ziele nunmehr regelmäßig und nicht erst im Rahmen der Halbzeitbilanz überprüft werden.

Des Weiteren ist es wichtig, den Zeitpunkt festzulegen, bis zu dem diese Ziele erreicht werden müssen, um ein Voranschreiten zu untersuchen. Die im neuen Weißbuch gesetzten Zielvorgaben beziehen sich größtenteils auf den Zeitraum bis 2050 bzw. 2030. Der

Berichtersteller befürwortet zwar diese Langfristziele, betont jedoch, dass nicht absehbar ist, wie schnell sich Innovation und Technik und die wirtschaftliche Situation der Länder bis dahin entwickeln werden und welchen neuen Herausforderungen sich die europäische Verkehrspolitik bis 2050 stellen müssen. Aus diesen Gründen schlägt er konkrete und mit anderen Politikbereichen kohärente Zielvorgaben bis 2020 vor, die sich auf alle Verkehrsträger beziehen, und verlangt, die Zielvorgaben einer jährlichen Prüfung zu unterziehen.

2. EU-Standards für einen einheitlichen europäischen Binnenverkehrsraum

Für die Vollendung des Verkehrsbinnenmarktes sollten gewisse Grundvoraussetzungen festgelegt werden. Dadurch werden die bestehenden Herausforderungen angegangen und eine Harmonisierung der auf den Verkehr bezogenen Regelungen angestrebt. Zudem werden dadurch Grenzeffekte abgebaut, die teilweise leicht behebbar sind.

a) Sicherheit

Die Sicherheit ist einer der wichtigsten Eckpfeiler der europäischen Verkehrspolitik und die Einhaltung von Sicherheitsvorgaben eine wichtige Grundvoraussetzung für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums.

Im Straßenverkehr ist die „Vision Null“ als Langfristziel und das Festhalten am Ziel der Verringerung der Zahl von Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr um 50 % bis 2020 hervorzuheben. Die in dem Bericht zur europäischen Straßenverkehrssicherheit 2011–2020 festgelegten Maßnahmen sollten hierbei von der Kommission aufgegriffen und in ihre Vorschläge eingearbeitet werden.

Doch nicht nur für den Straßenverkehr, sondern auch für alle anderen Verkehrsträger sollten jeweils europaweit gleiche Sicherheitsstandards gelten, die vor allem im Luft- und im Seeverkehr aufgrund ihres internationalen Charakters auch auf globale Vorgaben abgestimmt sein sollten. Zudem sollten deutliche Vorgaben zur Finanzierung der Sicherheitsauflagen geschaffen werden.

Sichere Personen- und Güterlieferketten sind unentbehrlich. Anzustreben ist dabei eine „one-stop-security“, die eine einmalige Sicherheitskontrolle von Fahrgästen und Gütern auch im internationalen Verkehr ermöglicht. Hier betont der Berichtsteller, dass faire Informationen von immenser Bedeutung sind. Vor allem bei den technischen Angaben der Sicherheitsmaßnahmen muss die Kommission eng mit dem Parlament zusammenarbeiten und dafür sorgen, dass die Informationen korrekt sind und die Umsetzbarkeit der Maßnahmen mit den Mitgliedstaaten abgestimmt ist, sodass realistische Vorgaben gemacht werden, die fristgerecht umgesetzt werden können.

b) Energie und Umwelt

Die bestehenden Herausforderungen der europäischen Verkehrspolitik beziehen sich unter anderem auf Umwelt- und Energieprobleme. Hier sollten europäische Standards gesetzt werden, die einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum vorantreiben.

Die Dekarbonisierung des Verkehrs ist nach wie vor ein bedeutsames politisches Ziel. Dazu müssen klare Vorgaben für alle Verkehrsträger festgelegt und entsprechende Anreize

geschaffen werden, sodass bei allen Verkehrsarten an der Nachhaltigkeit gearbeitet wird. Die Bewertung der Nachhaltigkeit der Verkehrsmittel sollte auf objektiven Kriterien beruhen, die nicht nur die Nutzung, sondern auch den kompletten „Fußabdruck“ von der Entstehung, der benötigten Infrastruktur bis hin zur Entsorgung umfasst.

Zur Nachhaltigkeit der Verkehrsträger durch Reduktion der Verkehrsabgase und der Verminderung der Verkehrsengpässe könnte die Internalisierung der externen Kosten einen wichtigen Beitrag leisten – jedoch nur dann, wenn sich die Internalisierung der externen Kosten auf alle Verkehrsträger bezieht und die Einnahmen in die Nachhaltigkeit von Mobilität und Verkehr bzw. Infrastruktur zurückfließen. Die Regelung zur Eurovignette mit der Verpflichtung, dass 15 % der Einnahmen zweckgebunden sein sollten, und die Regelung zum europäischen System für den Handel mit Emissionszertifikaten (ETS) im Luftverkehr waren Schritte in die richtige Richtung. Allerdings sind diese nicht ambitiös genug, zumal die Wegekostenrichtlinie noch nicht einmal verpflichtend ist.

Aufgrund der Ölabhängigkeit des Verkehrs sollten alternative und erneuerbare Energien eine immer größer werdende Bedeutung bekommen. Dabei ist jedoch zunächst festzuhalten, dass das Europäische Parlament technologieneutral sein sollte und zudem jede Form der alternativen Energien ihre Eigenheit und somit gewisse Vor- bzw. Nachteile hat. Ob nun elektrisch oder durch Wasserstoff betriebene Fahrzeuge, ob Biokraftstoffe oder synthetische Kraftstoffe, LPG oder Biogas genutzt werden oder werden können, hängt nicht zuletzt von den Verkehrsarten und den Mitgliedstaaten selbst ab. Nach Meinung des Berichterstatters kann deshalb nur ein Energiemix zu realistischen und nachhaltigen Lösungen führen. Jedoch sollten bereits heute bekannte Lösungen zur Energieeinsparung bei allen Verkehrsträgern verstärkt Beachtung finden, so wie u. a. das Fahrverhalten, unterstützt durch entsprechende Aus- und Weiterbildung, die zügige Schaffung der funktionalen Luftraumblöcke, An- und Abflugmöglichkeiten oder Mobilitätspläne, die die Möglichkeit geben, u. a. Busse und Straßenbahnen verstärkt zu berücksichtigen. Energieeinsparungen können heute schon zu wesentlichen Ergebnissen führen.

Bei den Überlegungen zu alternativen Energien sollte zudem die Schaffung entsprechender Infrastruktur nicht aus den Augen verloren werden. Deshalb ist es besonders wichtig, Anreize zu schaffen, um eine entsprechende Infrastruktur aufzubauen. Denn auch die nachhaltigsten Lösungen werden nicht realisiert, wenn sie für Normalverbraucher einen unerschwinglichen Preis haben und die benötigte Infrastruktur fehlt. Hier ist die Kohärenz zwischen den Vorgaben verschiedener Politikbereiche von größter Bedeutung. So sollten die Vorgaben zur Energie und zum Umweltschutz sich an den Richtwerten der europäischen Verkehrspolitik orientieren und umgekehrt, um eine Harmonisierung durchzusetzen.

c) Arbeits- und Sozialbedingungen

Zudem ist die Harmonisierung der Arbeits- und Sozialbedingungen der für die im Verkehrsbereich beschäftigten Personen eine wichtige Voraussetzung für die Gewährleistung eines gut funktionierenden europäischen Verkehrsbinnenmarktes.

Die Angleichung der Aus- und Weiterbildung, des Zugangs zum Beruf und der Arbeitsbedingungen bei allen Verkehrsträgern wird langfristig zu einer Angleichung der Löhne führen und damit sowohl Sozialdumping als auch Wettbewerbsverzerrungen verhindern. Auch die gegenseitige Anerkennung von Aus- und Weiterbildungen spielt dabei

eine entscheidende Rolle. Im Seeverkehr sollte hierbei die internationale Abgleichung Beachtung finden.

Ob es sich um Vorschläge der Kommission bezüglich der Liberalisierung der Hafendienstleistungen, der Bodenabfertigungsdienste oder jegliche andere Öffnung der Märkte handelt, sollten diese Vorschläge zugleich die Harmonisierung der Arbeits- und Sozialvorschriften vorantreiben und die Qualität der Dienstleistung in den Vordergrund stellen.

Bezogen auf den Straßentransport sollte dabei die Rechtsvorschrift über Lenk- und Ruhezeiten erneut überprüft werden, wobei eine strenge, aber den konkreten Umständen entsprechende Kontrolle ermöglicht werden sollte. Die Lkw-Stellflächen müssen sicherer gemacht und europaweit erhöht werden, damit den Berufskraftfahrern die Einhaltung der Ruhezeiten überhaupt möglich wird. Die Durchführung der Richtlinie in den Mitgliedstaaten, die Anzahl der Kontrollen und die Ahndung müssen verstärkt harmonisiert werden.

Bei allen Verkehrsarten muss die Qualität der Ausbildung als Grundlage der Gewährleistung der Sicherheit betrachtet werden, sowohl für die Beschäftigten als auch für die Verkehrsbeteiligten.

d) Administrative Vereinfachung

Vor allem an den Grenzen der Mitgliedstaaten treffen Verkehrsträger auf Herausforderungen, die jedoch teilweise leicht behebbar sind. Diese sogenannten Grenzeffekte trifft man insbesondere in Grenzregionen an. Hier bestehen oftmals bilaterale Abkommen zwischen den Staaten, um bestimmte Probleme zu lösen, doch auch hier sind europäische Regelungen notwendig. Beispielsweise gibt es für die Zulassung von Schienenfahrzeugen EU-weit 6 000 verschiedene Regelungen und die Genehmigung von eben diesen kann sich über Jahre hinziehen. Eine Reduzierung dieser teilweise aus protektionistischen Gründen geschaffenen Regelungen hindern europäische Eisenbahnunternehmen daran, ihre Dienstleistung in einem anderen Land anzubieten. Diese Situation ist untragbar. Der Berichterstatter schlägt deshalb eine Harmonisierung der Regeln zur Schienenfahrzeugzulassung und die Kürzung der Dauer des Zulassungsverfahrens auf 2 Monate vor. Um diesen Grenzeffekt tatsächlich durchzusetzen, muss zudem die Europäische Eisenbahngentur entsprechende Kompetenzen erhalten.

Auch die Kontrollgeräte sollten europaweit vereinheitlicht werden. Es darf nicht sein, dass ein Polizist an der Grenze die Kontrollgeräte des Nachbarlandes nicht mitnutzen darf, weil sie nicht in seinem Land geeicht wurden. Deshalb sind auch hier eine Bestandsaufnahme und ein Vorschlag der Kommission zur Vereinheitlichung nötig.

Zudem würde eine Harmonisierung der Beförderungsdokumente bei allen Verkehrsarten den Verkehr effizienter gestalten. Vor allem „E-freight“ würde zu einem erheblichen Abbau von administrativen Hürden führen und den Verkehr beschleunigen.

e) Globaler Faktor

Diese Vorgaben bezüglich Sicherheit, Umweltschutz, Energie und Technologie sollte die EU als Vorreiter auf globaler Ebene durchsetzen. Dies wird jedoch nur möglich sein, wenn zunächst einmal eine Einigung zu der Harmonisierung und Standardsetzung zwischen den 27

Mitgliedstaaten erfolgt und im zweiten Schritt auch erfolgreich umgesetzt wird. Nur wenn Europa mit einer Stimme spricht, kann es seine Vorgaben verteidigen. Dass dies heutzutage noch problematisch ist, wird an folgenden Beispielen deutlich. Zum einen zeigt sich am ETS, welches 2012 eingeführt werden soll, wie stark der Widerstand auf internationaler Ebene ist. Zum anderen beweist auch der nur langsam voranschreitende Einsatz des ERTMS die zögerliche Haltung der Mitgliedstaaten. Abschließend ist das Luftverkehrsabkommen mit den USA, bei dem die Angleichung von Rechtsvorschriften, die gegenseitige Anerkennung und die technische Unterstützung nur unzureichend geregelt werden konnten, ein gutes Beispiel für die Herausforderungen, die die EU auf internationaler Ebene noch meistern muss.

3. Effiziente Komodalität als Leitgedanke zukünftiger europäischer Verkehrspolitik

Der europäische Verkehrsraum wird schwierigen Kapazitätsproblemen im Güter- und Personenverkehr entgegentreten müssen. Der Güterverkehr wird im Vergleich zu 2005 bis 2030 voraussichtlich um rund 40 % und der Personenverkehr um rund 34 % steigen. Dies macht die Dringlichkeit europäischer Lösungen deutlich. Diese sind in dem Konzept der effizienten Komodalität zu finden. Nach Meinung des Berichtstatters sollten die Verkehrsträger aufgrund der Kapazitätsprobleme nicht im Wettbewerb miteinander stehen, sondern sich im Rahmen einer effizienten Komodalität ergänzen. Diese trägt Wirtschafts-, Umwelt-, Sozial- und Sicherheitsaspekten gleichermaßen Rechnung und bewertet unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ausgangssituationen der Verkehrsarten, der geografischen Gegebenheiten und der Transport- und Mobilitätsentwicklungen in den jeweiligen Regionen ihre Effizienz. Dies sollte zum Leitgedanken zukünftiger Verkehrspolitik gemacht werden, anstatt an dem durch die Kommission vorgeschlagenen 300-km-Grenzwert für den gesamten europäischen Verkehrsraum festzuhalten. Die Kommission sieht vor, dass bis 2030 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden sollten. Zwar sollte daran nicht festgehalten werden, doch könnte eine bestimmte km-Grenze als Orientierung dienen, soweit die Mitgliedstaaten und Regionen diese Begrenzung nach ihren jetzigen und zukünftigen Möglichkeiten bestimmen.

Darüber hinaus wird die Komodalität auch verbessert, wenn Ladeeinheiten angepasst werden und von einer Verkehrsart zur anderen keine Volumen verloren gehen. Dies verlangt eine Harmonisierung der Ladeeinheiten und eine entsprechende Anpassung der Abmessungen der Fahrzeuge.

4. TEN-V und Finanzierung

Die TEN-V sind für die europäische Verkehrspolitik von größter Bedeutung, und deshalb sollte ihre Effizienz und Durchführbarkeit gesteigert werden. Dies geschieht durch die Beschränkung der Anzahl der Projekte und eine erhöhte Finanzierung. Ein überschaubares Kernnetz mit einer gesicherten Finanzierung, das nach Kriterien der nachhaltigen Entwicklung auf europäischer, aber auch regionaler Ebene zu bewerten ist, wird vor allem die Abschnitte, die nur schleppend vorankommen (vor allem in Grenzregionen) vorantreiben. Nach der Festlegung der prioritären Projekte fordert der Berichtstatter, dass ihre Priorität nur aufrechterhalten wird, wenn die Mitgliedstaaten bindende Beschlüsse erlassen, die die Vollendung der Projekte deutlich vorantreiben. Nur so kann bewirkt werden, dass das Kernnetz schnellstmöglich vollständig ausgebaut und nicht an Projekten festgehalten wird, die

nur geringe Aussicht auf Vollendung haben.

Oftmals kommen die Projekte nicht voran, weil die Finanzierung dafür nicht steht. Deshalb fordert der Berichterstatter, dass die Mitgliedstaaten bis 2015 ein entsprechendes Finanzierungskonzept vorlegen, um 25 der bekannten Engpässe zu beseitigen.

Zudem soll die Festlegung der Prioritäten in engem Zusammenhang mit den Bedingungen für die Nutzung von regionalen Strukturmitteln gesehen und sollen die Länder verpflichtet werden, eine Finanzierung dieser Projekte über die Frist der Mehrjahresprogramme der EU hinaus zu gewährleisten.

Des Weiteren ist der Berichterstatter der Auffassung, dass auf der einen Seite die Kommission eine Direktfinanzierung dieser Projekte mit mindestens 30 % der Gesamtinvestition vorsehen und andererseits alternative Finanzierungsmodelle und -instrumente bzw. Projektbonds unterstützen sollte. Diese können in enger Absprache mit den europäischen Finanzinstitutionen bewirkt werden. Der Marguerite-Fond ist hierfür ein gutes Beispiel. Ein alternatives Finanzinstrument könnte sich aus der Internalisierung der externen Kosten ergeben, wenn die damit erreichten Einnahmen verstärkt für die Finanzierung von TEN-V-Projekten genutzt würden. Dies würde zugleich einen Anreiz für öffentlich-private Partnerschaften schaffen. Ein sicherer Geldfluss würde zu Planungssicherheit führen und damit die Investitionen in TEN-V-Projekte für private Unternehmen erheblich attraktiver gestalten.

5. Städtische Mobilität

In den Städten besteht hoher Handlungsbedarf, da nicht nur die Anzahl der Einwohner in Ballungszentren steigt, sondern dies zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens, des Lärms und der Luftverschmutzung führen wird.

Um diese Probleme anzugehen, sollten die Städte nachhaltige Mobilitätspläne erstellen, wobei die finanzielle Unterstützung von Projekten von ihrer Vorlage abhängig gemacht werden sollte. Selbstverständlich entscheiden die Städte im Einklang mit dem Prinzip der Subsidiarität selbst darüber, welche Projekte sie wie in ihrer Stadt vorsehen, allerdings müssen diese Projekte sich nach den Standards europäischer Verkehrspolitik richten, d.h. effiziente multimodale Personen- und Güterlogistikketten vorsehen, die nicht nur das Verkehrsaufkommen in den Städten reduzieren, sondern auch den Umweltbelastungen entgegenwirken. Diese Mobilitätspläne müssen deshalb unter anderem verstärkt eine Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer vorsehen und zu einer Verdoppelung der Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln führen. Besonders der Bus- und Straßenbahnverkehr kann im städtischen, vorstädtischen und regionalen Verkehr wesentlich zur effizienten Komodalität beitragen, wenn die Infrastruktur entsprechend angepasst oder zur Verfügung gestellt wird.

Zudem sollte der Kohärenz zwischen den Mobilitätsplänen der einzelnen Städte und Regionen Beachtung geschenkt werden, sodass diese vor allem bei Nachbarstädten und -regionen, auch wenn letztere sich in einem anderen Mitgliedstaat befinden, aufeinander abgestimmt sind.

In Städten und ihrem Umland ist ein sicheres, attraktives und zuverlässiges Verkehrssystem notwendig, bei dem die Verkehrsträger aufeinander abgestimmt sind und multimodale Fahrten

ermöglichen. Zudem spielen auch die Preise der Tickets, die Bereitstellung von E-Tickets, die online buchbar sind, und die Fahrgastrechte hierbei eine nicht unwesentliche Rolle, weil sie die Wahl des Verkehrsträgers beeinflussen.

6. Forschung und Innovation

Forschung und Innovationen im Verkehrssektor sind besonders wichtig, weil die dadurch entwickelten Verkehrssysteme nicht nur die Umweltbelastung reduzieren und die Sicherheit erhöhen, sondern zugleich einen kontinuierlichen Verkehrsfluss gewährleisten können. Zudem fördern sie den Produktions- und Forschungsstandort der EU.

Deshalb fordert der Berichterstatter, ein Forschungs- und Entwicklungsprogramm speziell auf die Mobilität auszurichten und es finanziell zu unterstützen, um damit für alle Verkehrsarten intelligente, interoperable und verknüpfte Systeme in der Verkehrsführung zu schaffen, wie unter anderem SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet und IVS.