

EUROPÄISCHES PARLAMENT

1999



2004

Sitzungsdokument

ENDGÜLTIG
A5-0444/2002

9. Dezember 2002

BERICHT

über das Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“
(KOM(2001) 370 – C5-0658/2001 – 2001/2281(COS))

Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Juan de Dios Izquierdo Collado

INHALT

| | Seite |
|--|--------------|
| GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE | 4 |
| ENTSCHLIESSUNGSANTRAG..... | 5 |
| BEGRÜNDUNG..... | 19 |
| STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, AUßENHANDEL, FORSCHUNG UND ENERGIE..... | 25 |
| STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, VOLKSGESUNDHEIT UND VERBRAUCHERPOLITIK..... | 31 |

GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE

Mit Schreiben vom 14. September 2001 übermittelte die Kommission dem Europäischen Parlament ihr Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ (KOM(2001) 370 – 2001/2281(COS)).

In der Sitzung vom 13. Dezember 2001 gab die Präsidentin des Europäischen Parlaments bekannt, dass sie dieses Weißbuch an den Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr als federführenden Ausschuss sowie an den Haushaltsausschuss und den Ausschuss für Wirtschaft und Währung, den Ausschuss für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie sowie den Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik als mitberatende Ausschüsse überwiesen hat (C5-0658/2001).

Der Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr hatte in seiner Sitzung vom 20. November 2001 Juan de Dios Izquierdo Collado als Berichterstatter benannt.

Der Ausschuss prüfte das Weißbuch der Kommission und den Berichtsentwurf in seinen Sitzungen vom 21. Februar, 18. Juni, 9. Juli und 27.-28. November 2002.

In der letztgenannten Sitzung nahm der Ausschuss den Entschließungsantrag mit 25 Stimmen bei 9 Gegenstimmen und 12 Enthaltungen an.

Bei der Abstimmung waren anwesend: Luciano Caveri, Vorsitzender; Rijk van Dam, Gilles Savary, Helmuth Markov, stellvertretende Vorsitzende; Juan de Dios Izquierdo Collado, Berichterstatter; Sylviane H. Ainardi, Emmanouil Bakopoulos, Carlos Bautista Ojeda (in Vertretung von Camilo Nogueira Román), Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Jan Dhaene, Garrelt Duin, Giovanni Claudio Fava, Jacqueline Foster, Mathieu J.H. Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Roger Helmer (in Vertretung von Rolf Berend), Georg Jarzembowski, Karsten Knolle (in Vertretung von Luigi Cocilovo), Giorgio Lisi, Caroline Lucas (in Vertretung von Josu Ortuondo Larrea), Nelly Maes, Emmanouil Mastorakis, Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, Francesco Musotto, James Nicholson, Karla M.H. Peijs, Wilhelm Ernst Piecyk, Giovanni Pittella (in Vertretung von John Hume), Bernard Poignant, Reinhard Rack, Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya, Dana Rosemary Scallon, Agnes Schierhuber (in Vertretung von Christine de Veyrac), Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Hannes Swoboda (in Vertretung von Danielle Darras), Roseline Vachetta (in Vertretung von Alonso José Puerta), Joaquim Vairinhos, Ari Vatanen, Herman Vermeer und Brigitte Wenzel-Perillo (in Vertretung von Ingo Schmitt).

Die Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie sowie des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik sind diesem Bericht beigelegt; der Haushaltsausschuss und der Ausschuss für Wirtschaft und Währung haben am 22. Januar 2002 bzw. 27. September 2001 beschlossen, keine Stellungnahme abzugeben.

Der Bericht wurde am 9. Dezember 2002 eingereicht.

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ (KOM(2001) 370 – C5-0658/2001 – 2001/2281(COS))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Weißbuchs der Kommission (KOM(2001) 370 – C5-0658/2001),
 - gestützt auf Artikel 70 bis 80 und 154 bis 156 des EG-Vertrags,
 - gestützt auf Artikel 47 Absatz 1 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates von Göteborg vom 16. Juni 2001,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschuss für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie und des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik (A5-0444/2002),
- A. in der Erwägung, dass die strategische Bedeutung des Verkehrs, die Ereignisse vom 11. September, die Erweiterung, der Globalisierungsprozess und die großen Mängel im europäischen Verkehr eine neue Phase der europäischen Verkehrspolitik erfordern,
- B. in der Erwägung, dass die europäische Verkehrspolitik nach den Verträgen eine gemischte Politik der Union und der Mitgliedstaaten sein muss,
- C. in der Erwägung, dass die Entschließung des Rates von Göteborg unter Beteiligung aller Politiken der Union und der Staaten umzusetzen ist,
- D. in der Erwägung, dass die Sicherheit im Verkehr nicht von Rentabilitäts Gesichtspunkten abhängig gemacht werden darf,
- E. in der Erwägung, dass für den europäischen Mehrwert zur Förderung und als Anreiz angemessene Haushaltsmittel zur Verfügung stehen müssen,
- F. in der Überzeugung, dass der europäische Verkehr neben der führenden Rolle, die er für die Rechte der Bürger und den Binnenmarkt spielt, positiv zum Globalisierungsprozess beitragen muss,
- G. in der Erwägung, dass die Rechte der Reisenden mehr Anerkennung, Information und Regulierung verdienen,
- H. unter Berücksichtigung des wesentlichen Einflusses, den der Verkehr auf den europäischen Fremdenverkehr hat,

1. begrüßt, dass nun endlich das Weißbuch vorgelegt wurde, das nach dem 11. September die Eröffnung einer strategischen Debatte über den Verkehr in der Europäischen Union ermöglicht; gibt zu bedenken, dass es ein großes Defizit bei der europäischen Verkehrspolitik, einer strategisch bedeutsamen Branche von allgemeinem Interesse gibt; besteht darauf, dass es für den Verkehr im künftigen konstitutionellen Text eine gemischte Zuständigkeit geben muss;
2. stellt fest, dass ein Großteil der vorgeschlagenen Maßnahmen bereits eingeleitet wurde; fordert die Kommission auf, für die vorgeschlagenen Maßnahmen einen klaren Zeitplan vorzulegen;

Die europäische Verkehrspolitik

3. teilt die Einschätzung der Kommission, was das Ausmaß der Probleme im Verkehrsbereich anbelangt und unterstützt die Vorschläge des Rates von Göteborg, denen zufolge der Bekämpfung der Umweltverschmutzung Priorität einzuräumen ist und das Verkehrswachstum und das Wachstum des BIP entscheidend voneinander abgekoppelt werden müssen;
4. unterstreicht, dass der Gedanke der Nachhaltigkeit Grundlage und Maßstab der europäischen Verkehrspolitik sein muss und dass hierzu eine integrierte Verkehrspolitik notwendig ist, die die Mobilität von Menschen und Gütern in einem effizienten, sozial verträglichen und umweltfreundlichen Verkehrssystem sichert;
5. fordert, dass der Verkehr die politische und haushaltsmäßige Berücksichtigung findet, die seinem strategischen Charakter und seiner Eigenschaft als Dienst von allgemeinem Interesse gerecht wird; dies soll im Rahmen einer europäischen Verkehrspolitik geschehen, die alle Verkehrsarten, Infrastruktureinrichtungen und -systeme abdeckt und auch die soziale Komponente berücksichtigt; ist der Überzeugung, dass die Verkehrspolitik der Politik des territorialen Gleichgewichts und der Verbindung der Randgebiete mit dem Zentrum der Union Rechnung tragen und sie stärken muss;
6. fordert, dass zusätzlich zu den nationalen Behörden auch die regionalen und lokalen Körperschaften sowie die jeweiligen Interessenverbände, insbesondere die entsprechenden Arbeitnehmer- und Arbeitgeberverbände sowie die Verkehrsbenutzer, in die Ausarbeitung der Verkehrspolitiken einbezogen werden;
7. weist darauf hin, dass die Probleme im Verkehrssektor nicht gelöst werden können und dass keine optimale Nutzung der Infrastruktur erreicht werden kann, solange nicht versucht wird, eine Regelung für den gesamten Verkehr zu finden, die sowohl den Fahrgast- als auch den Güterverkehr abdeckt, sondern nur die vordringlichen Probleme in einzelnen Teilbereichen gelöst werden; die Beteiligung aller Politikbereiche der Union, der Staaten, der Regionen und der Gemeinden ist für die Lösung der derzeitigen Probleme und die Qualifizierung des Verkehrs der Zukunft von ausschlaggebender Bedeutung;
8. teilt die Analyse der Kommission bezüglich des ungleichen Wachstums der einzelnen Verkehrsträger in der EU; unterstützt die Kommission in ihrem Bemühen, die Verkehrsanteile der sicheren und umweltfreundlicheren Verkehrsträger in der EU zu

steigern und damit den bisherigen Trend zu stoppen und umzukehren; weist jedoch darauf hin, dass das Ziel der Kommission, bis 2010 eine Stabilisierung der Verkehrsträgeranteile auf dem Niveau von 1998 zu erreichen, allenfalls ein Minimalziel sein kann;

9. ist der Auffassung, dass die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger gefördert werden muss, indem die Qualität der Dienstleistung dieser Verkehrsträger verbessert und somit das gesamte Verkehrssystem optimiert wird, keinesfalls jedoch indem die Wettbewerbsfähigkeit des Straßenverkehrs negativ beeinflusst wird;
10. fordert die Kommission auf, zu berücksichtigen, dass nur ein sehr geringer Anteil des Straßenverkehrs auf andere Verkehrsträger verlagert werden kann und dass die Möglichkeiten der Preisgestaltung letztlich genutzt werden sollten, um die Infrastrukturkosten sowie die externen Kosten zu decken, nicht jedoch um die Verlagerung des Verkehrs zu erzwingen;
11. erinnert ebenso an die Notwendigkeit, zur Überwindung von bestehenden Engpässen und dadurch auftretender massiver Belastungen der Umwelt und der Wohnbevölkerung in den vom Verkehr besonders betroffenen Regionen beizutragen;
12. fordert, dass das estehende Ungleichgewicht, d. h. die bestehenden Lücken und Engpässe, im Straßenverkehr, Schienenverkehr, Schiffsverkehr, bei Binnenwasserstraßen, Binnen- und Seehäfen und Flughafeninfrastrukturen sowohl innerhalb der Gemeinschaft als auch in den Beitrittsländern erkannt werden und Anstrengungen unternommen werden, um ein ausgewogenes, nachhaltiges Infrastrukturnetz zu schaffen;

Kohäsion, Raumordnung und Erweiterung

13. erinnert an die Verpflichtung der Verkehrspolitik, zum wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt beizutragen und den spezifischen Gegebenheiten der Regionen in äußerster Randlage, der Insel- und Bergregionen und dünn besiedelten Regionen Rechnung zu tragen, mit Maßnahmen, die dazu beitragen, ihre benachteiligte Lage zu überwinden, betont ferner, dass dem Straßennetz große Bedeutung zukommt, insbesondere in Randregionen und dünn besiedelten Regionen, und hebt deshalb hervor, dass bei der Planung der gemeinsamen Verkehrspolitik auch die besonderen Bedürfnisse dieser Regionen gebührend berücksichtigt werden müssen;
14. ist sich der Zusagen, die den Gebieten in äußerster Randlage und den Inselregionen im Vertrag von Amsterdam gegeben wurden, und der nicht zu überschätzenden Bedeutung bewusst, die dem Verkehr für ihre Entwicklung zukommt; fordert, dass die zunehmende Liberalisierung im Verkehrsbereich mit Garantien, Investitionen, Mobilität, Beihilfen, Preisstützungen und Aufrechterhaltung von Diensten in den Inselregionen und den Gebieten in äußerster Randlage einhergeht;
15. fordert die Kommission nachdrücklich auf, eine Mitteilung über die Lage des Verkehrs in den Beitrittsländern, das Maß an Nachhaltigkeit, die Einbindung des gemeinschaftlichen Besitzstands und die Auswirkungen hiervon vorzulegen und konkrete Vorschläge zu unterbreiten, wie sie bis 2004 zu bewältigt sind;

16. unterstützt die Kommission in ihrem Ziel, den Anteil der Eisenbahn am Güterverkehr in den MOEL auf hohem Niveau zu halten, fordert die Kommission diesbezüglich auf, ein tragfähiges Konzept vorzulegen;
17. weist die Kommission auf die dringende Notwendigkeit hin, aktualisierte Vorschriften, Kontrollen und Sanktionen zu schaffen, um die Nutzung des Verkehrs durch kriminelle Vereinigungen, die die illegale Einwanderung fördern, zu verhindern;
18. weist darauf hin, dass eine europäische Raumordnungspolitik für das räumliche Gleichgewicht, die Neuausrichtung der Verkehrsinfrastrukturen und den Polizentrismus unter Berücksichtigung regionaler Erfordernisse und gestützt auf das europäische Städtensetz von wesentlicher Bedeutung ist;
19. weist darauf hin, dass eine angemessene europäische Verkehrs- und Beförderungspolitik nur mit einer Infrastrukturpolitik im Rahmen einer angemessenen grenzüberschreitenden Raumplanung möglich ist;

Landverkehr

20. erkennt die strategische Bedeutung des Straßenverkehrs für die Bürger, den Markt, die Wettbewerbsfähigkeit und den Zusammenhalt der Union an, wobei einerseits die Interessen der Mobilität und andererseits jene an einer umweltfreundlichen sowie ressourcenschonenden Abwicklung des Verkehrs aufeinander abzustimmen sind; fordert, dass den Interessen der Benutzer im Rahmen einer gerechten Gebührenregelung absoluter Vorrang gegeben werden muss;
21. betont die Bedeutung einer ordnungsgemäßen Umsetzung der EU-Rechtsvorschriften im Straßenverkehrssektor, um Probleme des Sozialdumping zu beheben; fordert die Kommission deshalb auf, gemeinsame Systeme für den Austausch von Informationen und bewährten Methoden bei der Überwachung des Straßenverkehrssektors zwischen den Mitgliedstaaten zu entwickeln;
22. unterstützt die Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die Verbesserung der Mobilität für Fußgänger, einschließlich der Personen, die Schwierigkeiten beim Zugang zu Verkehrsmitteln haben, einschließlich Personen mit Schwierigkeiten beim Zugang zu Verkehrsmitteln, insbesondere Behinderte und ältere Menschen, sowie Motorrad- und Fahrradfahrer durch institutionelle Investitionen, Beihilfen und Rechtsvorschriften, die ihrem Vorrang entsprechen; verweist auf die herausragende Bedeutung, die dem Öffentlichen Personennahverkehr hinsichtlich Mobilität und Nachhaltigkeit in den Städten und Regionen zukommt und betont dabei die große Verantwortung der kommunalen Gebietskörperschaften;
23. fordert die Kommission auf, einen Vorschlag für ein EU-weit einheitliches Benchmarking-System für den Stadtverkehr vorzulegen, der den öffentlichen Personenverkehr wie auch den motorisierten Individualverkehr betrifft, sowie die

Entwicklung und Förderung innovativer Konzepte zu Gunsten von Alternativen zum individuellen Personennahverkehr in den Städten weiter voranzutreiben;

24. begrüßt die Mittelaufstockung innerhalb von Marco Polo im Vergleich zu seinem Vorgänger PACT; stellt jedoch fest, dass zur Erreichung des Ziels von Marco Polo, Güter in einer Größenordnung auf andere Verkehrsträger zu verlagern, die dem erwarteten Zuwachs des internationalen Straßengüterverkehrs entspricht, deutlich mehr Finanzmittel notwendig sind;
25. fordert die Kommission auf, die Entwicklung innovativer logistischer Konzepte, intelligenter Verkehrssysteme, neuer Technologien und Innovationen zu fördern, um die Nutzung der bestehenden sowie der neuen Infrastruktur und der Fahrzeugkapazitäten zu optimieren und damit zum Ziel der Abkoppelung beizutragen; fordert ehrgeizige europäische Forschungsprojekte, durch die Elektrofahrzeuge und andere weniger verschmutzende Verkehrsformen zur Marktreife weiterentwickelt werden;
26. fordert die Kommission auf, ein konkretes Programm mit hochgesteckten Zielen für die Förderung von emissionsfreien Fahrzeugen in der Europäischen Union aufzulegen;
27. fordert, das europäische Satellitennavigationssystem GALILEO entschieden voranzutreiben, um den Mehrwert von GALILEO für die Optimierung des Verkehrssystems möglichst bald zum Tragen zu bringen;
28. fordert die Kommission auf, die Verbreitung bewährter Methoden im Bereich der Verringerung des Verkehrsaufkommens zu fördern; weist darauf hin, dass die Veränderung eines Produkts bzw. seiner Gestaltung oder des entsprechenden Herstellungsprozesses den Verkehrsbedarf senken kann, so dass weniger Transportkapazität erforderlich ist;
29. schlägt die Schaffung von Süd-Nord- und Ost-West-Verkehrskorridoren mit großer Kapazität vor, um den Güterverkehr auf der Straße besser zu kanalisieren und die operative Anbindung an die Beitrittsstaaten zu gewährleisten;
30. fordert die Liberalisierung und Marktöffnung im Eisenbahnbereich, die technische und funktionale Integration und die beschleunigte Einführung der Interoperabilität als Voraussetzungen für die Wiederbelebung des Eisenbahnsektors sowie weitreichende Maßnahmen zur beschleunigten Herstellung unionsweit einheitlicher Standards für die Sicherheit im Eisenbahnsektor und für die beruflichen und sozialen Bedingungen der Beschäftigten im Eisenbahnsektor der gesamten Union;
31. ist der Ansicht, dass die Infrastruktur im Interesse der Sicherheit weiterhin öffentlicher Zuständigkeit unterstellt bleiben sollte und die Benutzer Gebühren für ihre Unterhaltung entrichten sollten;
32. begrüßt die Initiative der Kommission, eine neue Richtlinie über die Harmonisierung der Mindestsicherheitsnormen für Straßen und Eisenbahntunnel vorzulegen; ist der Auffassung, dass dem jüngsten Bericht der OECD bei der Entwicklung dieses Vorschlags

ernsthaft Beachtung geschenkt werden sollte, wonach Tunnel entsprechend ihrem Sicherheitsgrad für den Gefahrguttransport kategorisiert werden sollten;

33. fordert die Kommission auf, schnellstmöglich eine umfassende Bewertung der gesamten bisherigen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen der Marktöffnung vorzunehmen und zu veröffentlichen;

Transeuropäische Verkehrsnetze

34. unterstützt die vom Europäischen Parlament geänderten Vorschläge der Kommission für die transeuropäischen Verkehrsnetze, die zur Beseitigung von Verkehrsengepässen beitragen können; hält jedoch die für einige Vorhaben gesetzten Fristen für zu lang und empfiehlt einen beschleunigten Zeitplan für ein multimodales Konzept unter besonderer Berücksichtigung der Schiene für die Überquerung der Alpen und der Pyrenäen; unterstreicht die entscheidende Bedeutung, die der Verbindung der Schienenwege mit der Straße, den Häfen und den Flughäfen zukommt;
35. unterstreicht die Notwendigkeit, Projekte durchzuführen, durch die unter Achtung der Umwelt der Grad der Durchdringung der Pyrenäen auf ein Niveau angehoben wird, das mit dem der Alpen vergleichbar ist;
36. fordert im Hinblick auf die nächste Änderung der Weichenstellungen für die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes den beschleunigten und vorrangigen Aus- und Aufbau der Süd-Nord- und Ost-West-Korridore mit hoher Kapazität für den Schienenverkehr gemäß der TEN- und TINA-Planungen, um die Wiederbelebung des Eisenbahnsektors innerhalb der Europäischen Union zu unterstützen und die Anbindung an die Beitrittsstaaten und die Freihandelszone Europa-Mittelmeerraum zu fördern; weist darauf hin, dass die Anzahl der derzeit in der EU bestehenden Spurbreiten mit der Erweiterung um neue Mitgliedstaaten noch ansteigen wird, weswegen es fordert, dass die EU die EU-weite Angleichung der Spurbreiten fördert und finanziert;
37. schlägt die Schaffung von Schienen für den Güterschnellverkehr vor, wobei auch versucht werden sollte, das umfangreiche europäische Netz nicht mehr benutzter Schienenwege einzubeziehen;
38. begrüßt das Vorhaben der Kommission, im Rahmen der 2004 anstehenden Revision der TEN auch europäische Hochgeschwindigkeitsseewege vorzusehen; erinnert daran, dass für die dafür notwendige Errichtung oder Verbesserung der Hafeninfrastruktur in allen Regionen der EU ein tragfähiger Finanzrahmen entwickelt werden muss;

Seeverkehr und Binnenschifffahrt

39. betont die Notwendigkeit der Schaffung intermodaler Transportstrukturen und unterstreicht die Rolle der Binnenhäfen als trimodale Knotenpunkte für den kombinierten Verkehr;

40. fordert im Rahmen der europäischen Seeschiffahrts- und Hafenpolitik aufeinander abgestimmte Maßnahmen in den Bereichen der Schifffahrts-, Hafen- und Intermodalitätspolitik, um die Häfen in ihrer Funktion als Knotenpunkte der Verkehrsnetze zu stärken, die Zielsetzung des intermodalen Verkehrs zu fördern und die Häfen als Umschlagplätze mit hoher Wertschöpfung zu unterstützen; unterstützt das Vorhaben der Kommission, den rechtlichen Rahmen für den Kurzstreckenseeverkehr und die Binnenschifffahrt durch die Schaffung von Zentralstellen für die Verwaltungs- und Zollabwicklung, sowie durch die Zusammenfassung aller an der Transportkette Beteiligten zu vereinfachen;
41. fordert die Kommission erneut auf, die Beihilfe- und Wettbewerbskontrolle hinsichtlich der Seehäfen und der Hafenunternehmen wirksam und für alle Häfen und Unternehmen in gleicher Weise anzuwenden sowie unverzüglich einen Entwurf für klare und auf das Wesentliche beschränkte Leitlinien der Kommission für die Seehafen-Beihilfe- und Wettbewerbskontrolle auszuarbeiten;
42. stimmt dem Vorschlag zu, den Kabotageverkehr über kurze und mittlere Strecken zu fördern, fordert die Kommission jedoch auf, festzustellen, wodurch die Entwicklung dieses Verkehrsträgers – zumindest in bestimmten Gebieten – behindert wird, und gemeinschaftliche Initiativen für eine ausgewogene Entwicklung des Kabotageverkehrs vorzulegen;
43. bekräftigt seine Stellungnahme vom 14. November 2001 zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste; besteht insbesondere auf der Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für Unternehmen in Häfen und zwischen den Häfen selbst;
44. ist der Auffassung, dass eine Verlagerung des Gütertransportes von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr und die Binnenschifffahrt ein wichtiger Bestandteil der EU-Strategie zur Erfüllung der Klimaschutzverpflichtungen des Kyoto-Protokolls sein kann; weist darauf hin, dass im Seeverkehr weitere Verbesserungen der Emissionswerte technisch ohne weiteres machbar wären und im Hinblick auf eine Senkung der Schwefeldioxyd-Emissionen sogar unabdingbar sind; erinnert daran, dass in einigen Hafenstädten die zumutbare Schwefeldioxyd-Belastung durch vor Anker liegende Schiffe bereits überschritten wurde; sieht es als ersten Schritt an, Schiffen über eine Staffelung der Hafengebühren Anreize zur Benutzung schwefelarmer Kraftstoffe zu geben; fordert die Kommission auf, möglichst bald einen Vorschlag dazu vorzulegen, um die Internalisierung der externen Kosten auch im Seeverkehr zur Anwendung zu bringen sowie in diesem Zusammenhang auch andere innovative Hafenprojekte zur Senkung der Emissionen zu unterstützen;
45. teilt die Ansicht, dass der Sektor einen stabilen rechtlichen Rahmen, großzügige Fristen zur Erlangung von Operationalität und Wettbewerbsfähigkeit und prioritär eine Koordination mit den internationalen Rechtsvorschriften benötigt, was Normen für Ausrüstung, soziale Mindestnormen, Katalogisierung von Flaggen und Sicherheitsanforderungen betrifft, einhergehend mit einer strengen Kontrolle der Einhaltung dieser Vorschriften;
46. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, in der internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO mit Nachdruck für eine gründliche Revision der

internationalen Haftungsregelung in der Seeschifffahrt einzutreten; ist der Auffassung dass Ölgesellschaften, Klassifikationsgesellschaften, vor allem aber auch die Reeder und alle anderen am Transport von Öl oder gefährlichen Stoffen Beteiligte gleichermaßen voll in die Verantwortung genommen werden müssen, da derzeit bestehende Haftungsbeschränkungen zwangsläufig das Verantwortungsbewusstsein der Beteiligten reduzieren; stellt fest, dass auch die unzureichenden Haftungsregelungen für alle anderen Schiffe dringend verschärft werden müssen; ist der Ansicht, dass auf IMO-Ebene dringend wirksame Kontrollinstrumente geschaffen werden müssen, um überprüfen zu können, ob die Flaggenstaaten ihre Zuständigkeiten wahrnehmen.

47. stellt fest, dass, selbst wenn die Schifffahrt als umweltschonender als manche andere Verkehrsarten angesehen wird, auch hier bedeutende Anstrengungen erforderlich sind, um umweltschonendere Antriebe und Treibstoffe zu entwickeln;
48. fordert eine ständige Überprüfung der Hafenstaatkontrollen, namentlich im Zusammenhang mit der Verringerung der Meeresumweltverschmutzung und der Steigerung der Qualität und Effizienz des Seeverkehrs;
49. ist der Auffassung, dass in der Seeschifffahrt gravierende Probleme hinsichtlich Ausbildungs- und Sozialstandards der Besatzungen von Schiffen unter sogenannten Billigflaggen auftreten, die ein gravierendes Sicherheitsrisiko nach sich ziehen, welchem im Rahmen des derzeit bestehenden Handlungsinstrumentariums der EU nicht beizukommen ist; begrüßt daher das Vorhaben der Kommission, steuerliche Anreize zu schaffen, um den Trend des Ausflaggens zu stoppen und so viele Schiffe wie möglich wieder unter der Flagge der EU- Mitgliedstaaten fahren zu lassen;
50. hält Binnenwasserstraßen für ein nützliches Instrument im Dienste der Verkehrspolitik, da sie einen innovativen, umweltfreundlichen und relativ billigen Verkehrsträger darstellen, und hält ihre Modernisierung, ihre Aufwertung und ihren Ausbau mittels ausreichender Investitionen für notwendig; fordert deshalb die Harmonisierung und Interoperabilität der Regelungen sowie eine einzige gemeinschaftsweite Identifikationsnummer für Binnenschiffe; hält die Schaffung leistungsfähiger und flächendeckender Informationssysteme über Binnenwasserstraßen in diesem Zusammenhang für äußerst wichtig und fordert die Kommission auf, so bald wie möglich einen Vorschlag für harmonisierte technische Vorschriften zur Umsetzung der River Information Services (RIS) vorzulegen;

Luftverkehr

51. weist darauf hin, dass der Luftverkehr einer der am schnellsten wachsenden Verkehrsträger und ist und dass aus diesem Grund Effizienz und Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs deutlich verbessert werden müssen;
52. befürwortet den Einheitlichen Luftraum (einschließlich der Schaffung grenzüberschreitender funktionaler Luftraumblöcke), die flexible zivile und militärische Nutzung des Luftraums und die Beibehaltung maximaler Sicherheitsstandards, ist auch

der Auffassung, dass die Europäische Union in den internationalen Organisationen mit einer Stimme sprechen soll, und befürwortet das Programm Galileo; fordert in diesem Zusammenhang den schnellstmöglichen Beitritt der Gemeinschaft zu EUROCONTROL; stellt fest, dass zur Verwirklichung dieses Ziels bis 2004 noch vieles getan werden muss;

53. schlägt vor, dass die Flugsicherheitsbehörde auch für den Bereich der Flugtauglichkeit zuständig ist;
54. begrüßt den Vorschlag der Kommission, ein gemeinsames Abkommen mit den Vereinigten Staaten über den transatlantischen Flugverkehr abzuschließen, das als Grundlage für einen zukünftigen Regelungsrahmen für die Flugverkehrsdienste weltweit dienen und die derzeitigen bilateralen Abkommen ersetzen könnte, fordert den Rat auf, bei der Entwicklung dieses Vorschlags eine konstruktive Haltung einzunehmen;
55. fordert die Kommission auf, konkrete Vorschläge zur Verringerung von Staus im Luftraum über Flughäfen und Staus am Boden auszuarbeiten, gegebenenfalls auch durch Leitlinien für eine bessere Flughafenplanungspolitik;
56. betont, dass durch den Aufbau regionaler Flughäfen das Verkehrsangebot von Randgebieten, dünn bevölkerten Gebiete und Gebieten mit großen Entfernungen vielseitiger gestaltet werden kann und mehr direkte Verbindungen zwischen den Regionen geschaffen werden können; räumt ein, dass sowohl durch den Ausbau der Flughafenkapazitäten als auch durch die effizientere Nutzung des Luftraums neue Kapazitäten geschaffen werden müssen; fordert, den Aufbau verlässlicher, häufiger und effizienter Verkehrsverbindungen zur Anbindung von Regionalflughäfen an die umliegenden Städte zu gewährleisten;
57. weist darauf hin, dass Flughäfen als Teil eines optimierten Gesamtsystems Intermodalitätsknoten darstellen, die Verteilfunktionen wahrnehmen, so dass neben dem Wettbewerb zwischen den Flughäfen auch Kooperationen erforderlich sind; fordert die Kommission daher auf, Flughafenkooperationsmodelle, wie sie etwa in Schweden zu beobachten sind, zu untersuchen und dementsprechende Vorschläge zu unterbreiten;
58. ist wie die Kommission der Auffassung, dass die optimale Zuweisung von Zeitnischen an Flughäfen einer grundlegenden Neuordnung bedarf, ist darüber hinaus der Ansicht, dass als Zwischenschritt die Novellierung der Verordnung 95/93(EWG) sowie die Evaluierung der Wirkung dieser Verordnung auf den Luftverkehrsmarkt zügig erfolgen sollte;
59. fordert die Kommission auf, innerhalb der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) nachdrücklich auf die Einführung einer Kerosinsteuer hinzuwirken;
60. verweist auf die Bedeutung der Personenbeförderung durch Seilbahnen, unter anderem wegen deren touristischem Stellenwert;

Fragen betreffend die Sicherheit im europäischen Verkehr

61. ist der Ansicht, dass die Sicherheit im europäischen Verkehr Vorrang vor jedem anderen Ziel haben muss und fordert die Kommission auf, konkrete Vorschläge vorzulegen, wie die im Weißbuch genannten hochgesteckten Ziele verwirklicht werden können;
62. billigt das Ziel der Kommission, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 um die Hälfte zu senken (d. h. auf 20 000 Verkehrstote), und stellt fest, dass zur Erreichung des angestrebten Niveaus der Sicherheitsstandards die Umsetzung erkenntnisgestützter Maßnahmen auf EU-Ebene sowie auf nationaler und lokaler Ebene in einem beispiellosen Ausmaß erforderlich ist;
63. ist der Ansicht, dass, koordiniert von der Union, jeder Staat konkrete Ziele und Zahlen im Bereich der Verringerung von Unfällen bei den verschiedenen Trägern in genauen Zeiträumen festlegen sollte mit entsprechenden Haushaltsanträgen für ihre Erreichung;
64. fordert die Kommission auf, das 3. Aktionsprogramm zur Straßenverkehrssicherheit (2002–2010) schnellstmöglich anzunehmen, in dem eindeutig die EU-Maßnahmen festgelegt werden, die einen Beitrag zur Senkung der Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten leisten können; fordert die Kommission auf, ein breites Spektrum nachweislich wirksamer Maßnahmen vorzuschlagen, die eine verstärkte Sicherheit gewährleisten und kurz- bzw. mittelfristig umgesetzt werden können;
65. legt der Kommission nahe, Vorschläge für einzelne Mehrjahresprogramme zur Straßenverkehrssicherheit vorzulegen, die im Rahmen der Haushaltslinie Verkehrssicherheit finanziert werden und Aspekte wie die Erhebung, Auswertung und Verbreitung von Daten zur Straßenverkehrssicherheit, Leitlinien für bewährte Methoden sowie die Förderung von nachweislich wirksamen Verbraucherinformationsprogrammen umfassen;
66. schlägt die Schaffung einer europäischen Agentur für Straßenverkehrssicherheit vor, die einen umfassenden Plan für die Verkehrssicherheit auf der Grundlage von Verhandlungen mit den staatlichen, regionalen und lokalen Behörden und unter Beteiligung der Bürgervereinigungen ausarbeiten könnte, der der politischen Unterstützung, der Beschleunigung von Entwicklungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit sowie der Gewährung von Zugang zu Daten zur Straßenverkehrssicherheit und Informationen über bewährte Methoden in der gesamten EU dient;
67. unterstützt die Kommission nachdrücklich in ihrer Absicht, die EU-weite Harmonisierung der Kontrollen und Sanktionen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs voranzutreiben, um eine bessere Zusammenarbeit der nationalen Verwaltungs- und Polizeibehörden im EU-Raum sowie in den Kandidatenländern bei der Verfolgung von Straßenverkehrsdelikten zu gewährleisten;
68. schlägt vor, an besonders verkehrsreichen Stellen des europäischen Autobahnnetzes versuchsweise ein Überholverbot für Schwerlastwagen einzuführen;
69. fordert eine Überprüfung und Verbesserung des Status, der Ausbildung sowie der Befähigungsnachweise und der Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Bereich des Verkehrs und der Verkehrssicherheit sowie eine europäische Sozialpolitik für den Verkehrssektor, da der menschliche Faktor für die Sicherheit und die Verwirklichung der

Ziele der europäischen Verkehrspolitik von entscheidender Bedeutung ist; fordert, die besonderen Interessen von behinderten Menschen bei der Programmplanung, den Vorschriften und den Investitionen der Union zu berücksichtigen;

70. weist darauf hin, dass den Maßnahmen Priorität eingeräumt werden muss, die in der Praxis kontrollierbar und durchführbar sind; fordert die Mitgliedstaaten in diesem Zusammenhang mit Nachdruck auf, sowohl in die Qualität als auch in die Quantität der diversen Inspektionsdienste ausreichend zu investieren;
71. unterstützt den Vorschlag für eine Richtlinie zur Gewährleistung der Interoperabilität der Mautsysteme im transeuropäischen Straßennetz;

Intermodalität

72. ist der Überzeugung, dass das von der Kommission vorgestellte Programm Marco-Polo lediglich Pilotfunktion hat und beträchtlich ausgeweitet werden muss angesichts der Bedeutung, die den intermodalen Infrastrukturen bei der Verkehrsverlagerung von der Straße auf andere Verkehrsträger und bei der Nutzung von Synergien zukommt, die sich durch den Verbund von verschiedenen Verkehrsträgern ergeben;
73. erinnert daran, dass die logistische Unterstützung für die Regelung des Verkehrs von ausschlaggebender Bedeutung ist: die Verkehrszentren und die Umschlagplätze und -anlagen müssen anerkannt und ihre Zahl muss beträchtlich erhöht werden;
74. weist darauf hin, dass nach wie vor zahlreiche Hindernisse auf dem Weg zu einem intermodalen Gesamtverkehrssystem bestehen, die in erster Linie auf Probleme in den Bereichen Infrastruktur und Transportmittel, Betrieb sowie Verkehrsdienste und Vorschriften zurückzuführen sind; fordert zur Verbesserung und Förderung der Intermodalität die Harmonisierung der Ladeeinheiten der einzelnen Verkehrsträger, die Vereinheitlichung der Haftungsregeln, die Entwicklung gemeinsamer Grundsätze für Gebühren und Gebührenfestlegung sowie die Entwicklung und Einrichtung eines intermodalen Informationssystems für ein effizientes Management des intermodalen Verkehrs und der Netzdienste;

Gebühren

75. befürwortet, dass das Prinzip der Anlastung von Gebühren für die Nutzung der Infrastruktur sowie die Einbeziehung der externen Kosten, die bei dieser Benutzung anfallen, gleichzeitig für alle Verkehrsträger eingeführt wird, wobei objektive und nichtdiskriminierende Kriterien zugrunde zu legen und die besonders sensiblen Verkehrsstrecken durch Alpen und Pyrenäen, Inseln und Gebiete in äußerster Randlage zu berücksichtigen sind;
76. begrüßt die Ankündigung der Kommission, noch in diesem Jahr eine Rahmenrichtlinie über die Erhebung von Infrastrukturgebühren für alle Verkehrsträger vorzulegen, in der die externen Kosten der Nutzung der jeweiligen Verkehrsträger Berücksichtigung finden; hält die gerechte Anlastung der externen Kosten für jeden Verkehrsträger sowohl im Sinne eines fairen Wettbewerbs zwischen den einzelnen Verkehrsträgern als auch im Sinne eines wirksamen Umweltschutzes für ein zentrales Element einer nachhaltigen Verkehrspolitik; begrüßt in diesem Zusammenhang ausdrücklich die von der Kommission vorgesehene Möglichkeit der Quersubventionierung zu Gunsten umweltfreundlicherer Verkehrsträger nach dem Vorbild der Schweiz; fordert die Kommission jedoch auf, die Bedingungen für die Querfinanzierung nicht zu eng zu fassen;

Finanzierungsinstrumente

77. fordert die Europäische Kommission und den Rat auf, im Rahmen der neuen Politik der nachhaltigen Mobilität den Vorschlag eines europäischen Darlehens zur schnelleren Verwirklichung der TEN wiederaufzugreifen, insbesondere zur Umsetzung der Großprojekte der Essener Liste (nach ihrer Änderung durch die neue Entscheidung über die diesbezüglichen Leitlinien), um die Probleme im Zusammenhang mit ihrer Finanzierung zu beheben, die auf Grund der Zwänge, die der Stabilitätspakt für die Haushalte der EU-Mitgliedstaaten mit sich bringt, sowie der Mängel der öffentlich-privaten Partnerschaften entstanden sind;
78. fordert die Kommission auf, Leitlinien für die Verwendung der Einkünfte aus den Gebühren vorzulegen, die nach Abzug der Kosten für die Wartung der Infrastruktur verbleiben; ist der Auffassung, dass diese für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, aus der die Einkünfte erzielt wurden, sowie für die Senkung der negativen Außeneffekte, die durch diesen Verkehrsträger verursacht werden, zu verwenden sind;
79. schlägt gemäß der im vorliegenden Weißbuch formulierten Prioritäten sowie unter Berücksichtigung der Beschlüsse des Europäischen Rates von Göteborg die Einrichtung eines Europäischen Verkehrsfonds im Rahmen der Finanziellen Vorausschau vor, eines Finanzinstruments mit angemessener Mittelausstattung, das in allen Mitgliedstaaten der Union, auf alle Verkehrsträger und alle Problembereiche des Verkehrssektors angewandt wird; fordert die Kommission auf, eine Untersuchung über die Entwicklung neuer Methoden der Finanzierung großer Infrastrukturvorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse durchzuführen;
80. weist darauf hin, dass eine angemessene Verkehrspolitik Erkenntnisse über die Verkehrsströme erfordert, um feststellen zu können, welche Verbindungen wichtig sind,

damit staatliche Mittel effizient eingesetzt werden können und Investitionen gezielt erfolgen;

Koordinierung mit anderen Gemeinschaftspolitiken

81. fordert die Koordinierung aller europäischen (TEN, Strukturfonds, Kohäsionsfonds, Interreg, Ispa, EIB, EBWE usw.) und staatlichen Politiken mit Einfluss auf den europäischen Verkehr, um die derzeit mangelnde Koordinierung zu überwinden und Synergien zwischen diesen Politiken zu erzielen mit dem Ziel, die umweltverträglichen Verkehrsträger zu fördern; fordert eine bessere Abstimmung zwischen den Direktionen REGIO, TREN und Umwelt zur Gewährleistung der Nachhaltigkeit und der Kohäsion im Verkehr;
82. dringt auf eine bessere Koordinierung der europäischen Umweltpolitik (z. B. die Vogel- und Habitatrichtlinie) und der Verkehrspolitik, insbesondere in Bezug auf die Durchführung nachhaltiger Verkehrsprojekte; befürwortet daher eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung für neue Verkehrsinfrastrukturvorhaben, wobei die umweltspezifischen, die sozialen, die wirtschaftlichen und die gesellschaftlichen Vorteile eines Infrastrukturvorhabens gegen die Nachteile im Zusammenhang mit der Anwendung bestimmter Umweltrichtlinien abgewogen werden;
83. fordert die Kommission auf, neue Richtlinien und Programme auszuarbeiten, die für alle Verkehrsträger Vorschriften für einen geringeren Verbrauch von Kraftstoff und Energie, eine geringere Lärmbelastung sowie geringere Schadstoffemissionen und eine steuerliche Unterstützung von umweltfreundlicheren und nachhaltigeren Treibstoffen vorsehen; fordert spezifische Berichte über die Auswirkungen von Verkehrsbelastungen auf die Gesundheit der Bürger; fordert die Festlegung von genauen Zielen zur Einhaltung des Protokolls von Kyoto;
84. bekräftigt, dass die Einbindung der Umweltpolitik und der Politik der nachhaltigen Entwicklung in den Verkehrssektor gemäß Artikel 6 des Vertrags zu den Prioritäten der europäischen Verkehrspolitik für das Jahr 2010 zählen muss, und unterstreicht, dass diese Politik auch mit der integrierten Produktpolitik der Gemeinschaft abgestimmt werden muss;

Forschung und Entwicklung, neue Technologien

85. begrüßt die Schaffung eines vorrangigen Teilgebiets „Nachhaltiger Land- und Seeverkehr“ im 6. Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung und hofft, dass die technologische und strategische Innovation im Bereich der Einbeziehung von Umweltkriterien, Sicherheit, Intermodalität und Interoperabilität zu einer effizienteren und nachhaltigeren gemeinsamen Verkehrspolitik beitragen wird;
86. betont die Notwendigkeit, die Forschungsprojekte „nachhaltige Entwicklung – nachhaltiger Landverkehr“ im Rahmen des 6. FTE-Rahmenprogramms, insbesondere Forschung zur Entwicklung umweltschonender Transporttechnologie, zu finanzieren;

87. begrüßt die Vorschläge im 6. Forschungsrahmenprogramm betreffend die Forschung zugunsten der Verringerung von schädlichen Emissionen und Lärmbelastung und der Steigerung der Treibstoffenergieausbeute im Verkehr;
88. weist darauf hin, dass der Auf- und Ausbau von Verkehrswegen sowie die bessere Verknüpfung der Infrastrukturen unerlässlich ist, dass sich die Verkehrspolitik jedoch nicht darin erschöpfen darf; ist der Auffassung, dass der Anstieg der Verkehrsströme nach intelligenten und innovativen Lösungen verlangt, so dass die Förderung und der gezielte Einsatz von Informations-, Kommunikations- und Satellitennavigationstechnologien zur besseren Steuerung und zur Optimierung der Verkehrsabläufe unabdingbar ist;
89. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Im September 2001 veröffentlichte die Kommission das Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“. Die Verkehrspolitik ist eine der wenigen in den Gründungsverträgen festgelegten Politikbereiche.

Im Weißbuch zu Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung wird der europäische Verkehr als Sektor von wesentlicher strategischer Bedeutung bezeichnet. Über die wirtschaftlichen und arbeitspolitischen Interessen der Branche hinaus beeinflusst er die gesamte Gemeinschaft in qualitativer Hinsicht und hat Auswirkungen auf alle Bereiche: Wirtschaft, indem er ein wesentlicher Teil der Wettbewerbsfähigkeit und der Unternehmen ist (10% des BIP); Soziales, weil er eine der wichtigsten Branchen für die Schaffung von Arbeitsplätzen ist (10 Mio.); Politik, da er für die Umsetzung der Rechte der Bürger in den Verträgen unverzichtbar ist, die Mobilität in Europa ermöglicht und die Grundlagen für die Globalisierung schafft.

Die ersten Leitlinien für die gemeinsame Verkehrspolitik wurden 1992 im Weißbuch über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik aufgestellt. Wichtige Fortschritte wurden erreicht bei der Liberalisierung, der Wettbewerbsfähigkeit, der Preissenkung und der Einführung neuer Techniken. Der Kampf um eine nachhaltige Verkehrsplanung ist allerdings verloren. Die Tatsache, dass der Verkehr heutzutage zur Verschlechterung der Umwelt und zur Steigerung der Treibhausgasemissionen beiträgt, und dass es zu schwerwiegenden Behinderungen durch Überlastung der Verkehrsnetze und Sicherheitsproblemen kommt, was verhindert, dass der Verkehr seine Aufgaben in angemessener Weise erfüllt, deutet darauf hin, dass die Verkehrspolitik der Union und der Mitgliedstaaten unter massiven Defiziten leidet. Es fehlt an ausreichenden Kontrollen, Maßnahmen, Anreizen, Investitionen, Sanktionen und Leitlinien in branchenspezifischen Politikbereichen mit der Beteiligung der Bürger. Es mangelt an europäischer Verkehrspolitik.

Was in Göteborg erkannt wurde, nämlich, dass Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum voneinander abzukoppeln sind, muss durch eine graduelle Politik beibehalten und umgesetzt werden, und nicht nur durch Verlagerung auf andere Verkehrsträger. Die Verkehrsvorbeugung und -vermeidung mittels wirksamer Alternativen ist ohne den Einsatz der IKT (Informations- und Kommunikationstechnologien) ohne Logistik und ohne die Einbeziehung anderer Politikbereiche schwierig.

Wir stehen vor der Alternative, den Verkehr zu bewältigen oder nur die Probleme des Verkehrs zu bewältigen. In Göteborg wurde gefordert, den Verkehr zu bewältigen, die Ursachen zu ergründen, Alternativen in allen Politikbereichen in operativer Weise zu suchen und Ziele in jedem dieser Bereiche festzulegen. Hierdurch werden somit die Politikbereiche Raumordnung, Bildung, Wirtschaft, Steuern, Forschung, Städtebau, Wettbewerb usw. betroffen, da die Lösung tiefgreifende Umgestaltungen bei diesen Politiken erfordert.

Wir schließen uns der Meinung der Kommission hinsichtlich der Prioritäten einer Ausgewogenheit der Verkehrsträger, dem Streben nach einer fairen Preisgestaltung, dem Kampf gegen Engpässe und gegen eine Verschlechterung der Umwelt an, wobei die Bürger, Benutzer und Passagiere mittels Maßnahmen zum Schutz der Sicherheit, der Qualität und der Beteiligung eine zentrale Rolle spielen müssen. Wir unterstützen die von ihr vorgeschlagenen

Maßnahmen, ihre zeitlich befristeten Kompromisse und ihre Einschätzungen, wenn sie auch nicht ausreichen, um die Ziele zu erreichen und haushaltsrechtliche Bedenken auszuräumen.

Die Ereignisse des 11. September wurden in dem Weißbuch der Kommission, das vorher erstellt wurde, nicht berücksichtigt. Aber auch die nachfolgenden politischen Maßnahmen der Europäischen Institutionen wurden nicht aufgenommen. Der Rat verzögert dringende Verfahren und Entscheidungen im Verkehrsbereich ohne ausreichende Begründung und beschränkt sich auf das Argument der nationalen Interessen, wodurch er zu einer Instanz wird, die bremst und sich von externen Ereignissen leiten lässt.

Kann die Europäische Union ihre Ziele erreichen und Glaubwürdigkeit durch ihre Vorschläge vermitteln, wenn ihre wirtschaftlichen Instrumente und Haushaltsmittel in keinsten Weise ausreichen, um die Leitlinien und die ambitionierten Vorschläge zu fördern, die dieser Sektor braucht? Die Zeiten, in denen die europäische Verkehrspolitik keine Haushaltsmittel benötigte, gehören der Vergangenheit an. Die Glaubwürdigkeit der Verkehrspolitik der Union steht auf dem Spiel.

Es gibt keine echte europäische Sozialpolitik für den Verkehrsbereich, obwohl die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der im Verkehrssektor Beschäftigten für die Verbesserung der gesamten Branche unverzichtbar ist.

In dem Weißbuch werden die Vorteile von Straßen nicht genügend gewürdigt. Es ist die Infrastruktur, die den Binnenmarkt, die Wettbewerbsfähigkeit, die Mobilität und die Anwendung der Grundrechte der Bürger gewährleistet. Sie werden vom Benutzer und von den Verkehrsunternehmen wegen ihrer Qualität, ihrem Preis und ihren Leistungen geschätzt. Jede Reform muss, um realistisch zu sein, den Primat des Anspruchstellers als wichtigste Voraussetzung für die Umformung des Bestehenden achten. Anderenfalls werden unsere Vorschläge zu reinen Worthülsen.

Die Verbesserung und Ausweitung der Schienen- und Schiffsnetze in Verbindung mit Flughäfen und Straßen ist die Grundlage für die Erreichung eines effizienten kombinierten Verkehrs und einer Verlagerung auf andere Verkehrsträger.

Die logistische Hilfestellung, die im Weißbuch praktisch nicht vorkommt, ist von ausschlaggebender Bedeutung für die Regulierung und Optimierung der Kapazitäten und die Verwirklichung des kombinierten Verkehrs und der Verlagerung auf andere Verkehrsträger.

Der Ausbau der Infrastruktur durch nicht überlastete Gebiete hindurch unter Umgehung der klassischen Korridore insbesondere beim Süd-Nord- und Ost-West-Verkehr würde dazu beitragen, Engpässe und Verschmutzung auf den ausgelasteten transeuropäischen Netzen zu vermeiden.

Wir möchten unmissverständlich klarmachen, dass wir als Europäisches Parlament für den Schienenverkehr in der Union eintreten und absoluten Vorrang für die Unterstützung fordern, die für die dringenden Veränderungen hinsichtlich seiner Bedingungen für Ausbau, Qualität und Anpassung an den Markt notwendig sind. Hierfür fordern wir als unverzichtbare Bedingung die verantwortungsvolle Liberalisierung des Betriebs des europäischen Schienenverkehrs in allen seinen Bereichen.

Besonderer Erwähnung bedarf die Personenbeförderung auf der Schiene im Stadt-, Regional- und Nahverkehr. Ihr Beitrag zur Entlastung der großen Ballungsräume und zur nachhaltig umweltgerechten Mobilität muss dazu führen, dass ihr größtmögliche Unterstützung gewährt wird.

Der Kurzstreckenseeverkehr ist wegen der Möglichkeiten, die er für den Güterverkehr bietet, auch für das Parlament eine Priorität. Damit könnte das derzeit im Seeverkehr bestehende Angebot diversifiziert werden, das sich stark auf die Beförderung von Rohöl und gefährlichen Gütern konzentriert. Die Häfen sind von schlüsselhafter Bedeutung für die erfolgreiche Nutzung dieses Verkehrsträgers und können ihre Funktion nicht erfüllen, wenn sie nicht mit geeigneten Einrichtungen ausgestattet werden, mit denen sich die Güterverladung sowohl physisch als auch administrativ möglichst zeit- und kostensparend bewältigen lässt. Ohne Intermodalität ist ein Ausbau des SSS (Short Sea Shipping) nicht möglich. Dieser ist jedoch nicht nur als Alternative zum überlasteten Straßenverkehr in Erwägung zu ziehen, sondern auch aufgrund seines eigenen Potenzials für den Handelsverkehr zwischen Küstenregionen oder für die Anbindung an den Binnenschiffsverkehr.

Die Union braucht eine Hafen- und Seeverkehrspolitik, die sie derzeit noch vermissen lässt, und konkrete Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele (wie Hochgeschwindigkeitsseewege), die sie nur sehr allgemein und ungenau skizziert hat.

Das Potenzial an Binnenwasserstraßen, das ein großer Teil der Union bietet, und das sich durch die Erweiterung noch vergrößern wird, wird derzeit nur unzureichend genutzt und könnte einen nicht zu unterschätzenden zusätzlichen Beitrag zu der angestrebten Verlagerung auf andere Verkehrsträger leisten.

Die Ereignisse vom 11. September erfordern ein Umdenken und eine neue Gewichtung der Ziele im Bereich der kommerziellen Luftfahrt. Die prioritären Ziele für diesen Verkehrsträger, dessen Anteil am Verkehr allgemein und besonders am Personenverkehr erheblich zugenommen hat, bestehen nun darin, die Sicherheit der Fluggäste zu gewährleisten und ihr Vertrauen wiederzugewinnen.

Zwei Vorhaben, die erheblich zur Verbesserung des Luftverkehrsmanagements beitragen könnten, wie der Einheitliche Luftraum und Galileo, werden vom Parlament als notwendige und überaus wichtige Instrumente für den Verkehr in Europa angesehen. Dagegen hält es die Argumente, die gegen die Annahme dieser Programme vorgebracht werden, für wenig stichhaltig.

Auch die Forderung der Kommission, wonach die Union in den internationalen Organisationen mit einer Stimme sprechen sollte, findet im Rat nur wenig Anklang. Das Parlament unterstützt diesen Vorschlag. Unter Berücksichtigung der realen Erfordernisse des militärischen Flugraums halten wir eine flexible Nutzung, bei der neben Zonen, die dem militärischen Flugverkehr vorbehalten bleiben, Zonen vorgesehen sind, die vom zivilen und militärischen Flugverkehr gemeinsam genutzt werden, durchaus für machbar. Das Parlament tritt auch nachdrücklich für eine endgültige Lösung des Gibraltar-Problems für den europäischen Flugverkehr ein.

Die europäische Verkehrspolitik muss verschiedenen Anforderungen genügen; sie muss in der Lage sein, bei der Steuerung der Nachfrage den Aspekten Sicherheit, Umweltschutz,

Mobilität ohne erhebliche Behinderungen und Wettbewerbsfähigkeit gleichermaßen gerecht werden.

Der erste Beweis für die Qualität des Verkehrs ist die Sicherheit. Mangelnde Sicherheit und Qualität sind unvereinbar. Kein Ziel der Verkehrspolitik darf auf Kosten der Sicherheit der Benutzer und der Bürger verwirklicht werden, die auf den modernen Verkehr angewiesen sind bzw. mit ihm leben müssen.

Das Parlament schlägt eine europäische Behörde für Straßensicherheit vor (was unbegreiflicherweise im Weißbuch versäumt wurde), die Kriterien vereinheitlichen, Ziele festlegen und die Unfallstatistik wissenschaftlich auswerten soll, und die mit konkreten Vorschlägen dazu beitragen soll, eine Verringerung der Zahl der Verkehrstopfer in den einzelnen Ländern und Regionen sowie in den jeweiligen geographischen und sektoralen Bereichen zu erreichen.

Wir befürworten die Tarifierung im Verkehr bei Internalisierung der entsprechenden externen Kosten und fordern, dass sie unverzüglich in die Praxis umgesetzt wird. Dies soll auf einer theoretischen Grundlage und anhand objektiver Studien erfolgen, um jegliche Vorbehalte auszuräumen.

Die Europäische Union benötigt einen Europäischen Verkehrsfonds, der die finanzielle Durchführbarkeit ihrer Politiken sichert und ihnen Glaubwürdigkeit verleiht. Der „europäische Mehrwert“, den wir anstreben, ist nur mit einem verstärkten finanziellen Beitrag der Gemeinschaft erreichbar. Wir müssen abkommen von der falschen Annahme, dass die europäische Verkehrspolitik keinen Haushalt benötigt. Wir wollen eine neue Etappe einleiten, in der die Institutionen der Union einen finanziellen Beitrag leisten, der in angemessenem Verhältnis steht zu der anspruchsvollen Aufgabe, eine neue integrierte europäische Verkehrspolitik zu verwirklichen. Zu diesem Zweck schlagen wir die Schaffung eines Europäischen Verkehrsfonds mit angemessener Mittelausstattung vor, der unter Wahrung des kohäsiven Charakters im gesamten Gebiet der Union, für alle Verkehrsträger und die damit verbundenen Probleme eingesetzt werden soll.

Unabhängig von den Finanzierungsmodalitäten erfordern die erheblichen Haushaltszuwendungen, die für die Modernisierung des Verkehrssektors benötigt werden, eine Koordinierung aller europäischen Politiken (TEN, Strukturfonds, Kohäsionsfonds, Interreg, Ispa usw.) und der Politiken auf nationaler und regionaler Ebene, um eine „kritische Masse“ zu erreichen, die den weitreichenden und enorm kostenaufwendigen Vorhaben und Programmen die nötige Schwungkraft verleiht. Die unhaltbare derzeitige Lage, in der jeder für sich alleine agiert, muss geändert werden; sie lässt sich nicht wegdiskutieren.

Die Erweiterung stellt die Mitgliedstaaten wie die Bewerberländer vor enorme Anforderungen: wachsende Verkehrsnachfrage, die eine noch stärkere Verkehrsüberlastung nach sich ziehen wird, Übernahme des gemeinschaftlichen Besitzstands und Zunahme des Wettbewerbs in bestimmten Sektoren. Die unmittelbar bevorstehende Erweiterung erfordert ein spezifisches Dokument der Kommission, das mehr enthält als fromme Wünsche dahingehend, dass der Anteil des Schienenverkehrs erhalten bleibt. Ein Verkehrskonzept für 27 Mitgliedstaaten erfordert Verkehrswege mit hoher Kapazität und multimodale Verbundsysteme, für die heute noch keine Pläne bestehen, eventuell unter Heranziehung von TINA, dem System zur Bewertung von Infrastrukturerfordernissen im Verkehrssektor. Der Anteil von knapp 0,14%

des BIP, mit dem die Union die Erweiterung finanzieren will, lässt Zweifel daran aufkommen, dass sie verstanden hat, was wirklich auf dem Spiel steht.

Die Unterstützung des Parlaments für das Programm Galileo ist bei mehreren Gelegenheiten deutlich geworden. Dieses Programm ist von schlüsselloser Bedeutung für die Gewährleistung eines eigenständigen, konsequenten und fortschrittlichen Verkehrssystems. Für seine Entwicklung und um seine finanzielle Durchführbarkeit langfristig zu sichern, bedarf dieses Programm der finanziellen Unterstützung durch den Privatsektor, was aber keine Vorbedingung für den Start des Programms sein sollte. Galileo ist die Messlatte für das Engagement Europas. Es sollte unverzüglich gestartet werden, wenn die Union dem Anspruch genügen will, eine eigenständige Politik zu verfolgen, ein hohes technisches Niveau zu erreichen, qualitativ hochwertige Dienstleistungen zu erbringen, zur Globalisierung beizutragen und bei künftigen Handelsdisputen als gleichwertige Partnerin aufzutreten.

17. April 2002

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, AUßENHANDEL, FORSCHUNG UND ENERGIE

für den Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“

(KOM(2001) 370 – C5-0658/2001 – 2001/2281 (COS))

Verfasser der Stellungnahme: Massimo Carraro

VERFAHREN

In seiner Sitzung vom 18. Dezember 2001 benannte der Ausschuss für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie Massimo Carraro als Verfasser der Stellungnahme.

Der Ausschuss prüfte den Entwurf einer Stellungnahme in seinen Sitzungen vom 18. März 2002, 26. März 2002 und 16. April 2002.

In der letztgenannten Sitzung nahm er die nachstehenden Schlussfolgerungen einstimmig an.

Bei der Abstimmung waren anwesend: Carlos Westendorp y Cabeza, Vorsitzender; Yves Piétrasanta, stellvertretender Vorsitzender; Massimo Carraro, Verfasser der Stellungnahme; Sir Robert Atkins, María del Pilar Ayuso González (in Vertretung von Godelieve Quisthoudt-Rowohl), Luis Berenguer Fuster, Gérard Caudron, Giles Bryan Chichester, Elisa Maria Damião (in Vertretung von Harlem Désir), , Willy C.E.H. De Clercq, Carlo Fatuzzo (in Vertretung von Umberto Scapagnini), Concepció Ferrer, Francesco Fiori (in Vertretung von Guido Bodrato), Colette Flesch, Christos Folias (in Vertretung von Werner Langen), Glyn Ford (in Vertretung von Gary Titley), Per Gahrton (in Vertretung von Nuala Ahern), Neena Gill (in Vertretung von Reino Paasilinna), Norbert Glante, Roger Helmer (in Vertretung von Christian Foldberg Rovsing), Hans Karlsson, Bashir Khanbhai, Peter Liese (in Vertretung von Peter Michael Mombaur), Rolf Linkohr, Caroline Lucas, Eryl Margaret McNally, Erika Mann, Marjo Matikainen-Kallström, Patricia McKenna (in Vertretung von Claude Turmes gemäß Artikel 153 Absatz 2 der Geschäftsordnung), Elizabeth Montfort, Angelika Niebler, Paolo Pastorelli, Samuli Pohjamo (in Vertretung von Nicholas Clegg), John Purvis, Daniela Raschhofer, Imelda Mary Read, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Konrad K. Schwaiger, W.G. van Velzen, Dominique Vlasto, Myrsini Zorba und Olga Zrihen Zaari.

KURZE BEGRÜNDUNG

Im Rahmen der vorliegenden Stellungnahme ist es angezeigt, sich auf jene Aspekte des Weißbuchs zu konzentrieren, die die Zuständigkeiten des Ausschusses für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie betreffen, und zwar insbesondere den Güterverkehr, der von enormer Bedeutung für die europäische Industrie ist, die Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen und die Forschung zur Verbesserung des Verkehrs in Europa. Der Verfasser der Stellungnahme begrüßt die Maßnahmen, die in Bezug auf den Stadtverkehr, die Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen sowie den Personenverkehr vorgeschlagen werden.

Was jedoch den **Güterverkehr auf der Schiene** betrifft, so bleibt das Weißbuch ziemlich abstrakt und enthält keine *konkreten* Maßnahmen, um zur „Neubelebung“ dieses Sektors und zur Herstellung eines ausgewogeneren Verhältnisses zwischen den Verkehrsträgern beizutragen.

Wie die Kommission hervorhebt, ist mit 241 Mrd. Tonnenkilometern 1998 gegenüber 283 Mrd. im Jahr 1970 der Marktanteil der Schiene in Europa bei gleichzeitiger spektakulärer Zunahme der Güterbeförderung allgemein von 21,1% auf 8,4% geschrumpft.

Werden beim Güterverkehr keine Maßnahmen getroffen, so wird der Anteil der Schiene, der von 11% im Jahr 1990 auf 8% im Jahr 1998 zurückgegangen ist, im Jahr 2010 bei 7% liegen. Beim Personenverkehr lag der Anteil der Schiene 1998 bei 6% und dürfte sich bis 2010 stabilisieren.

Es ist die Öffnung des Schienenverkehrs für einen geregelten Wettbewerb vorgesehen, der im März 2003 mit der Öffnung der grenzüberschreitenden Güterverkehrsdienste auf den 50.000 km Strecken, die zum transeuropäischen Netz für den Schienengüterverkehr gehören, beginnen wird. Im Jahr 2008 wird das gesamte europäische Netz für den Schienengüterverkehr für den Wettbewerb geöffnet sein.¹

Folgende Probleme behindern die Entwicklung des Schienenverkehrs: das Fehlen von für den modernen Verkehr ausgelegten Infrastrukturen, die fehlende Interoperabilität zwischen Netzen und Systemen, die Nichtinternalisierung der Kosten und die fehlende Intermodalität. All diese Faktoren haben negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Güterkraftverkehr.

Die Maßnahmen, die von der Kommission in dem vorliegenden Weißbuch vorgeschlagen werden, werden nicht ausreichen, um den Güterverkehr auf der Schiene neu zu beleben. Die Liberalisierung des Schienenverkehrssektors wird vielmehr positive Auswirkungen auf den Güterkraftverkehr haben, wenn sie nicht mit anderen Maßnahmen einhergeht, welche die Internalisierung aller externen Kosten gewährleisten.² „Die Kostenwahrheit für den Benutzer“ ist in der Europäischen Gemeinschaft bei weitem noch nicht realisiert. Wie aus dem Titel des Weißbuchs hervorgeht, sind effektiv „Weichenstellungen für die Zukunft“ angesagt.

¹ Siehe die Richtlinie 2001/12 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, die am 15. März 2001 in Kraft getreten ist.

² Siehe auch die Entschließung des Europäischen Parlaments vom 18. Januar 2001 (Bericht von Herrn Costa – A5-0345/2000). Zur Zeit besteht nur die Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge.

Die Kommission teilt zudem mit, dass sie beabsichtigt, 2002 eine Rahmenrichtlinie vorzuschlagen, mit der für alle Verkehrsträger die Grundsätze der Tarifierung der Infrastrukturnutzung sowie die Gebührenstruktur festgelegt werden sollen. Diese Maßnahme muss jedoch noch vom Rat und vom Europäischen Parlament angenommen werden, während der Zeitplan für die Liberalisierung des Eisenbahnsektors bereits festgelegt ist.

Deshalb fordert der Verfasser der Stellungnahme flankierende Maßnahmen, die darauf abzielen, die Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs auf der Schiene zu verbessern und die in dem vorliegenden Weißbuch nicht vorgesehen sind. Diese Maßnahmen, die auch Maßnahmen zur Förderung von Investitionen (insbesondere zum Ausbau des Netzes) einschließen müssen, können nicht ohne öffentliche Beihilfen finanziert werden. Das Europäische Parlament hat bereits in seiner EntschlieÙung vom 18. Januar 2001 (Bericht von Herrn Costa) auf die Notwendigkeit solcher Maßnahmen hingewiesen, „die darauf abzielen, die Modernisierung und verstärkte Interoperabilität der betreffenden Netze zu fördern und die Qualität der Dienstleistung zu erhöhen“.

Weitere Maßnahmen wie das Ökopunktesystem¹ könnten ebenfalls dazu beitragen, das unausgewogene Verhältnis zu mindern, das noch zwischen dem Schienengüterverkehr und dem Güterkraftverkehr besteht, aber nur dann, wenn dieses System in allen Mitgliedstaaten eingeführt wird. Eine andere Lösung könnte darin bestehen, das Schweizer System anzuwenden, das die teilweise Finanzierung des Ausbaus des Schienennetzes durch Einnahmen aus den Autobahnbenutzungsgebühren vorsieht.

Was die Förderung von Substitutionsenergien betrifft, so zielt die von der Kommission vorgeschlagene Richtlinie² darauf ab, die Verwendung von **Biokraftstoffen** mit dem Ziel zu fördern, bis zum Jahr 2020 20% der herkömmlichen Kraftstoffe durch alternative Kraftstoffe zu ersetzen. Es handelt sich dabei um ein Vorhaben, das bedeutende Auswirkungen insbesondere für die Zukunft des Stadtverkehrs haben wird. Dieser Vorschlag wird zur Zeit vom Europäischen Parlament geprüft (Bericht von Frau Ayuso).

Es sind noch weitere Anstrengungen im Bereich der **Forschung** und Entwicklung zur Verbesserung der Qualität, der Umweltfreundlichkeit und der Intermodalität des europäischen Verkehrs notwendig. Im Rahmen des Sechsten Rahmenprogramms für Forschung ist ein Betrag von 600 Millionen Euro für den umweltverträglichen Landverkehr vorgesehen.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Der Ausschuss für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie ersucht den federführenden Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Punkte in seinen EntschlieÙungsantrag zu übernehmen:

1. begrüÙt das Weißbuch der Kommission „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ als Diskussionsgrundlage, insbesondere was den Stadtverkehr, die Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen sowie den

¹ Siehe den Vorschlag der Kommission für eine Verordnung zur Einrichtung eines Ökopunktesystems für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich für das Jahr 2004 (KOM(2001)807).

² KOM(2001) 0547.

Personenverkehr betrifft;

2. betont die Wichtigkeit eines modernen, Engpässe freien und effizienten europäischen Verkehrs- und Energieverbundsystems, einschließlich Pipelines, um das Ziel von Lissabon zu verwirklichen, Europa zur dynamischsten und wettbewerbsstärksten Wirtschaft der Welt zu machen;
3. betont ferner die Notwendigkeit der Entwicklung der für die Randgebiete der Gemeinschaft lebenswichtigen Luft-, See-, Binnengewässer- und Straßenverkehrsverbindungen sowie deren Anschluss an die europäischen Verkehrsnetze;
4. begrüßt die Liberalisierung und Öffnung des Verkehrsmarktes, insbesondere die volle Öffnung des Schienennetzes für den Wettbewerb bis zum Jahr 2008, als einen großen potentiellen Gewinn für Wirtschaft und Industrie;
5. bedauert das Fehlen konkreter Lösungen für den Güterverkehr, insbesondere im Hinblick auf eine „Neubelebung des Schienenverkehrs“ und die Verbesserung seiner Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Güterkraftverkehr;
6. weist auf die Notwendigkeit einer Reihe von Maßnahmen sowohl im legislativen Bereich als auch zur Förderung von Investitionen hin, die auf eine Modernisierung und größere Interoperabilität der Eisenbahnnetze zur Erhöhung der Qualität der Güterverkehrsdienste auf der Schiene abzielen, wobei allerdings die Grundsätze des Wettbewerbs auf dem Markt einzuhalten sind;
7. weist auf die Bedeutung der Intermodalität als Schlüsselfaktor für die Funktion des gesamten Verkehrs und die Wettbewerbsfähigkeit hin; erinnert daran, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs nicht künstlich auf Kosten der anderen Verkehrsträger verbessert werden darf; betont, dass die verschiedenen Verkehrsträger gemeinschaftsweit ihre eigene bedeutende Rolle im Güter- und Personenverkehr spielen und sie deshalb gleichberechtigt entwickelt werden müssen;
8. ist der Überzeugung, dass der Marktanteil des Güterverkehrs auf der Schiene weiter zurückgehen wird, wenn mit der vorgesehenen Liberalisierung dieses Sektors nicht entscheidende flankierende Maßnahmen einhergehen, die auf die Modernisierung des Netzes und eine Minderung des unausgewogenen Verhältnisses, das zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern besteht, abzielen;
9. betont, dass die von der Kommission vertretene Politik des modalen Transfers gewaltige Investitionen in Infrastruktur erforderlich macht und dass die derzeitigen öffentlichen Haushaltsmittel, sowohl auf Gemeinschafts- als auch auf nationaler Ebene, bekanntlicherweise hierzu nicht ausreichen; fordert in diesem Sinne die Kommission auf, konkrete Vorschläge für eine spürbare Aufstockung der für den Verkehr vorgesehenen Mittel des Haushaltsplans der Europäischen Union im Rahmen der Finanziellen Vorausschau 2006-2013 zu unterbreiten, sowie die Begebung einer umfangreichen europäischen Anleihe zur Finanzierung der vorrangigen Vorhaben im Bereich transeuropäische Netze vorzuschlagen;

10. weist darauf hin, dass in der Europäischen Gemeinschaft unverzüglich eine Internalisierung aller Kosten erfolgen muss, die zur Schaffung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen Kosten und Abgabenlast unerlässlich ist, soweit vom Straßenverkehr die von ihm verursachten Kosten nicht bereits durch die verschiedenen Gebührensysteme übernommen wurden;
11. fordert die Kommission auf, die Einführung alternativer Systeme zur aktiven Förderung des Schienengüterverkehrs wie des in der Schweiz praktizierten Systems vorzuschlagen, das die teilweise Finanzierung des Ausbaus des Schienennetzes durch Einnahmen aus den Autobahnbenutzungsgebühren vorsieht;
12. begrüßt, dass die Sektoren Passagier- und Güterflugverkehr weiterhin mit Erfolg arbeiten; stellt fest, dass die kostengünstigen Fluglinien Wachstum aufweisen, setzt darauf, dass der gemeinsame europäische Luftraum bald Realität wird, um das Problem der Verkehrsüberlastung im Flugverkehr zu lösen, und drängt auf eine wohlwollende, doch die Umweltbelange berücksichtigende Prüfung der Zunahme der Flughafenkapazitäten;
13. fordert, dass darauf hingewirkt wird, dass bis zur Verwirklichung der Alternativmöglichkeiten der freie Warenverkehr ermöglicht wird, unter besonderer Bezugnahme auf die Pässe der Alpen und der Pyrenäen, und alle Engpässe beseitigt werden und ebenfalls Formen des Ausgleichs vorgesehen werden, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden;
14. fordert eine ständige Überprüfung der Hafenstaatkontrollen, namentlich im Zusammenhang mit der Verringerung der Meeresumweltverschmutzung und der Steigerung der Qualität und Effizienz des Seeverkehrs;
15. weist darauf hin, dass der Straßengüterverkehr für die ländlichen Unternehmen (insbesondere in den abgelegeneren Gebieten) von grundlegender Bedeutung ist und daher nicht durch extrem hohe Steuern und strenge Vorschriften benachteiligt werden darf, insbesondere da viele Speditionsunternehmen in diesen Gebieten heimische KMU sind, die gefördert und nicht benachteiligt werden sollten;
16. weist darauf hin, dass Unternehmen der EU durch nicht hinnehmbare und chronische Verspätungen im Flugverkehr Nachteil erleiden, und fordert die Kommission auf, Vorschläge zur Verbesserung einer effizienten Nutzung des europäischen Luftraums vorzulegen;
17. begrüßt die Initiativen zum Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs und schlägt vor, dass, soweit erforderlich, begrenzte staatliche Beihilfen genehmigt werden sollten, wenn dies zum allgemeinen Vorteil für den Handel und die Gemeinschaft ist;
18. begrüßt die Vorschläge im Sechsten Forschungsrahmenprogramm betreffend die Forschung zugunsten der Verringerung von schädlichen Emissionen und Lärmbelastung und der Steigerung der Treibstoffenergieausbeute im Verkehr;
19. fordert die Mitgliedstaaten dringend auf, die Verwendung weniger umweltverschmutzenden Treibstoffs durch steuerliche Anreize zu fördern, namentlich

die Nutzung energieeffizienterer und weniger umweltverschmutzender Dieselkraftstoffe und LPG in Kraftfahrzeugen.

16. April 2002

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, VOLKSGESUNDHEIT UND VERBRAUCHERPOLITIK

für den Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr

zum Weißbuch der Kommission: Die europäische Verkehrspolitik bis 2010:
Weichenstellungen für die Zukunft
(KOM(2001) 370 – C5-0658/2001 – 2001/2281 (COS))

Verfasserin der Stellungnahme: Marie Anne Isler Béguin

VERFAHREN

In seiner Sitzung vom 4. Dezember 2001 benannte der Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik Marie Anne Isler Béguin als Verfasserin der Stellungnahme.

Der Ausschuss prüfte den Entwurf einer Stellungnahme in seinen Sitzungen vom 19. Februar 2002 und 16. April 2002.

In der letztgenannten Sitzung nahm er die nachstehenden Schlussfolgerungen einstimmig an.

Bei der Abstimmung waren anwesend: Caroline F. Jackson, Vorsitzende; Alexander de Roo und Anneli Hulthén, stellvertretende Vorsitzende; Marie Anne Isler Béguin, Verfasserin der Stellungnahme; Per-Arne Arvidsson, María del Pilar Ayuso González, Emmanouil Bakopoulos (in Vertretung von Pernille Frahm), Jean-Louis Bernié, Hans Blokland, David Robert Bowe, Martin Callanan, Dorette Corbey, Anne Ferreira, Marialiese Flemming, Cristina García-Orcoyen Tormo, Laura González Álvarez, Robert Goodwill, Françoise Grossetête, Eija-Riitta Anneli Korhola, Hans Kronberger, Bernd Lange, Peter Liese, Giorgio Lisi (in Vertretung von John Bowis), Torben Lund, Jules Maaten, Minerva Melpomeni Malliori, Patricia McKenna, Jorge Moreira da Silva, Rosemarie Müller, Riitta Myller, Giuseppe Nisticò, Ria G.H.C. Oomen-Ruijten, Marit Paulsen, Encarnación Redondo Jiménez (in Vertretung von Raffaele Costa), Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Giacomo Santini (in Vertretung von Avril Doyle), Horst Schnellhardt, Inger Schörling, Catherine Stihler, Nicole Thomas-Mauro, Kathleen Van Brempt, Phillip Whitehead und Stavros Xarchakos (in Vertretung von Cristina Gutiérrez Cortines).

KURZE BEGRÜNDUNG

Das zweite Weißbuch der Kommission über die europäische Verkehrspolitik, das zehn Jahre nach dem ersten Verkehrs-Weißbuch veröffentlicht wurde, hat die schwere Aufgabe, in rund 60 Vorschlägen die Mobilitätsnetze und den dem europäischen Bürger darin zukommenden Platz im erweiterten Europa des Jahres 2010 zu gestalten. Eine Herausforderung quantitativer und qualitativer Art, wenn die Europäische Union sich über den gesamten Kontinent erstreckt und die Häufigkeit der Verkehrsnutzung in vielen Sektoren und Regionen sprunghaft ansteigt. „Wenn bis 2010 in der EU-15 keine tiefgreifenden Maßnahmen zur rationelleren Nutzung der Vorteile jedes Verkehrsträgers ergriffen werden, wird alleine der Schwerlastverkehr um fast 50% gegenüber 1998 zunehmen.“¹ Darin liegt die ganze Bedeutung, die einem solchen Dokument in Bezug auf das richtige Verhältnis zwischen wirtschaftlichen Belangen und Erhaltung der Lebens- und Umweltqualität zukommen kann und muss.

Der Verkehrssektor, der verzahnt ist mit den verschiedenen Bereichen des sozialen und wirtschaftlichen Lebens und diese global und einengend überlagert, lässt sich nicht auf die Prüfung oder den Aspekt einer einzigen Perspektive reduzieren. Gleichwohl war es bisher dieser monolithische Charakter, der beim Verkehrsmanagement vorgeherrscht hat, ganz so, wie der Ausbau der Straßen- und Flugverbindungen unter einseitig wirtschaftlichen, kapitalistischen Gesichtspunkten erfolgte. Das letzte Verkehrs-Weißbuch bestätigt das Scheitern dieser traditionellen Denkweise mit ihren Kollateralschäden auf allen Ebenen und den Sackgassen, in denen sie enden wird

Fortan gilt als Vorbedingungen für eine neue Verkehrspolitik, dass sie einen zentralen Platz in der Gesellschaft einnimmt, mit allen Erfordernissen, Anliegen und Auswirkungen, die dieser Bereich mit sich bringt. Als Reaktion auf die wachsenden Ansprüche der Bürger, die sich nicht rechnerisch auf reine Nutzer reduzieren lassen, auf die Schäden, die der Umwelt immer wieder zugefügt werden, und auf Artikel 6 des Vertrags muss der Rahmen der nachhaltigen Entwicklung ausnahmslos die treibende Kraft für die Orientierungen und Prioritäten aller neuen Verpflichtungen oder Entscheidungen im Verkehrsbereich sein. Eine solche Politik der nachhaltigen Entwicklung wirft im Vorfeld aller Verkehrsinfrastrukturprojekte die Frage der Optimierung der bereits bestehenden Infrastrukturen auf. Dies gilt vor allem für die mittel- und osteuropäischen Länder, die über eine diversifizierte und flächendeckende Struktur von Verkehrsnetzen verfügen, die aber nicht der neuesten Technologie entsprechen. Im Vorfeld aller neuen Projekte muss eine eingehende und verbindliche Untersuchung durchgeführt werden, um die Möglichkeiten der Intermodalität zwischen bereits vorhandenen oder geplanten Netzen festzustellen und aufzuzeigen. Die Zivilgesellschaft als unmittelbar Betroffene und Trägerin der Verkehrsmittel fordert mit Recht, dass sie durch Zuziehung der NRO und Fachverbände an diesen Überlegungen beteiligt und dazu gehört wird.

Aus dieser Sicht eines neuen Deal, den es in Angriff zu nehmen gilt, präsentiert sich die Struktur der öffentlichen Verkehrsmittel als strategisch und exemplarisch für die Rolle und die Auswirkungen der politischen und praktischen Mobilitätsentscheidungen innerhalb der Gesellschaft. Die Verkehrsüberlastung in den Städten, die dadurch verursachten Krankheiten wie Stress, Lungenerkrankungen ebenso wie Unfälle sowie die damit verbundenen finanziellen und menschlichen Kosten erfordern unbedingt diese Neudefinition auf der Grundlage des nachhaltigen Verkehrs und unter Einbeziehung aller Intermodalitätssysteme.

¹ Weißbuch der Kommission über die Verkehrspolitik, S. 10

Diese bewusste Überlegung im Vorfeld mit dem Ziel, das Gefüge der Verkehrsinfrastrukturen in Grenzen zu halten und zu rationalisieren, muss später einmünden in eine ambitionöse Gemeinschaftspolitik im Bereich der Investitionen und der Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen, um eine auf Dauer rückläufige Tendenz der Schadstoff- und Lärmbelastung durch den Verkehr entsprechend den Verpflichtungen aus dem Protokoll von Kyoto zu erreichen. Eine gezielte Besteuerung, die keine Ausnahmen duldet, würde in Verbindung mit der Internalisierung der externen Umwelt- und Sozialkosten entsprechend dem Verursacherprinzip die notwendigen Finanzmittel für solche Forschungsarbeiten liefern.

Dies ist also der entscheidende Moment, denn die Bilanz der bisherigen Tradition der Verkehrspolitik ist unwiderlegbar. Wir können nicht mehr in Zeiträumen von 30 Jahren planen, wie es dieses Weißbuch tut, um einer Verkehrsentwicklung gegenzusteuern, die uns erstickt und krank macht und im Kollaps enden wird. Die dadurch verursachten Schäden und Beeinträchtigungen auf allen Ebenen – sozial, wirtschaftlich und ökologisch – sind allzu offenkundig und oft schon irreversibel. Und vor allem würde die Gewalt, die der Umwelt im Namen eben dieser verkrusteten Tradition der Straßen- und Luftkorridore unaufhörlich angetan wird, alle Bemühungen und Verpflichtungen zunichte machen, die auf den Gipfeltreffen und in den Verträgen gefordert worden sind. Der neue Ansatz auf der Grundlage ökologischer Daten, den die 12 Vorschläge dieser Entschließung verfechten, öffnet über einfache Alternativen hinaus den Notausgang zur Erhaltung einer sozialen und ökologischen Lebensqualität für die Gesellschaft von morgen.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Der Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik ersucht den federführenden Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Punkte in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. begrüßt den Ansatz der Kommission, den Auswirkungen eines unkontrollierten Verkehrswachstums für die Umwelt, die Lebensqualität und die Mobilität durch eine Kombination strategischer Kernpunkte entgegenzuwirken;
2. bekräftigt die Notwendigkeit, die Verkehrszunahme sukzessive vom Wirtschaftswachstum zu entkoppeln, wie es auch der Europäische Rat in Göteborg 2001 beschlossen hat;
3. bekräftigt, dass die Einbindung der Umweltpolitik und der Politik der nachhaltigen Entwicklung in den Verkehrssektor gemäß Artikel 6 des Vertrags zu den Prioritäten der europäischen Verkehrspolitik für das Jahr 2010 zählen muss, und unterstreicht, dass diese Politik auch mit der integrierten Produktpolitik der Gemeinschaft abgestimmt werden muss;
4. weist auf die große Bedeutung des Straßennetzes auch für den Personenverkehr, und nicht zuletzt in Randgebieten und dünn bevölkerten Gebieten, hin; hebt daher hervor, dass die besonderen Bedürfnisse dieser Gebiete bei der Konzipierung der gemeinsamen Verkehrspolitik gebührend berücksichtigt werden müssen;

5. fordert, dass die Interessen der Verbraucher (Fahrgäste, Unternehmen, die diese Dienstleistungen in Anspruch nehmen) ebenso wie die der Bürger angemessen vertreten werden und dass dabei auf die Qualität der Verkehrsdienstleistungen, die öffentliche Gesundheit und die Umweltbelange abgestellt wird;
6. fordert die Kommission auf, die Nutzer zum Mittelpunkt der Verkehrspolitik zu machen; fordert die zuständigen Behörden und die lokalen Gebietskörperschaften mit Berufung auf das Subsidiaritätsprinzip auf, die Bürger in die Entscheidungsfindung mit Blick auf eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrs einzubeziehen und Entscheidungen zu treffen, die ihren Erwartungen und Erfordernissen gerecht werden;
7. plädiert für die Beteiligung und regelmäßige Anhörung der für den Bereich Umwelt, öffentliche Gesundheit und Verbraucherrechte zuständigen NRO bei der Konzeption der europäischen Verkehrspolitik;
8. plädiert für eine kontinuierliche Beteiligung der Arbeitnehmervertretungen der im Verkehrssektor Beschäftigten. Insbesondere sind die Eurobetriebsräte zu konsultieren, da das Umsteuern in der Verkehrspolitik Konsequenzen für die Zahlen und Qualität der Arbeitsplätze hat;
9. stellt fest, dass die Analyse im Weißbuch für den dicht bevölkerten Teil Europas gilt, während sowohl die Probleme als auch die Lösungen in dünn bevölkerten Ländern anders sind; ist daher der Auffassung, dass schematische Gebühren für ganz Europa nicht funktionieren;
10. vertritt die Ansicht, dass ein hoher Ausbildungsstandard und hinsichtlich Sicherheit und Gesundheit ordentliche Arbeitsbedingungen im Verkehrssektor von grundlegender Bedeutung sind für die Sicherheit und Wohlbefinden der Fahrgäste und anderer Personen sowie für ein effizientes Funktionieren des Systems, und bedauert, dass dies im Weißbuch nicht in angemessener Weise zum Ausdruck kommt; fordert die Kommission auf, die Gewerkschaften regelmäßig zu konsultieren, um so die Arbeitsbedingungen in diesem Sektor, einschließlich Ausbildung und Entlohnung, zu verbessern;
11. fordert einen den Verpflichtungen aus dem Kyoto-Protokoll entsprechenden Beitrag des Verkehrssektors zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes und hebt das Synergiepotential in der GD TREN (Energie-Verkehr) sowie den engen Zusammenhang zwischen der Senkung des Erdölverbrauchs und dem Klimaschutz hervor;
12. verweist auf die Notwendigkeit zu prüfen, inwiefern verbindliche Standards für eine Begrenzung der Lärm- und Treibhausgasemissionen für alle Verkehrsträger festgesetzt werden können; hebt hervor, dass – abgesehen von jenen Bereichen, die im Weißbuch erwähnt werden – viele andere Bereiche der EU-Politik einbezogen werden müssen, um die nachteiligen Auswirkungen des Verkehrs zu verringern, wie beispielsweise eine funktionierende Regional- und Stadtpolitik;
13. stellt fest, dass, selbst wenn die Schifffahrt als umweltschonender als manche andere Verkehrsarten angesehen wird, auch hier bedeutende Anstrengungen erforderlich sind,

um umweltschonendere Antriebe und Treibstoffe zu entwickeln;

14. betont, dass es für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität nicht ausreicht, die einzelnen Verkehrsträger zu verbessern. Es ist ebenso notwendig, zukunftsfähige Alternativen der Mobilität zu entwickeln;
15. fordert die verstärkte Entwicklung integrierter Mobilitätssysteme, die die einzelnen Verkehrsträger optimal vernetzen, deren jeweiligen Stärken nutzen und die Umweltbelastungen reduzieren;
16. stellt fest, dass der Straßengüterverkehr in Europa angesichts des Fehlens angemessener Maßnahmen bis 2010 noch um 50% zunehmen wird mit der daraus folgenden Zunahme des internationalen Güterverkehrs auf der Straße um etwa 12 Milliarden Tonnen/km pro Jahr; fordert Maßnahmen zum Ausbau des intermodalen Güterverkehrs durch die optimale Integration verschiedener Verkehrsmodi, der eine effiziente und rationale Nutzung des Verkehrssystems ermöglicht;
17. vertritt den Standpunkt, dass Bürger auch Fußgänger oder Radfahrer sind und dass es ihnen im Rahmen einer nachhaltigen Intermodalität erleichtert werden muss, sich von einem Ort zum anderen zu bewegen, insbesondere in den Städten; stellt fest, dass im Weißbuch die Umweltverschmutzung durch den Personenverkehr viel zu wenig thematisiert wird und dass die Hälfte der Umweltverschmutzung durch den Verkehr in den Städten verursacht wird;
18. weist darauf hin, dass im Weißbuch überhaupt nicht die Rede davon ist, dass ein angemessener Fahrstil viel zur Verringerung der Abgase beiträgt;
19. betont, dass motorisierte Zweiräder gerade in urbanen Räumen einen eigenen Stellenwert haben und deshalb in ein integriertes Mobilitätssystem miteinbezogen werden müssen;
20. fordert, in der gemeinsamen Verkehrspolitik umweltschonende Verkehrsträger, wie z.B. schienen- bzw. leitungsgebundene Fahrzeuge, Binnenschifffahrt, Fahrrad, stärker zu berücksichtigen und zu unterstützen;
21. wünscht, dass das Konzept der „sensiblen Regionen“ EU-weit berücksichtigt und umgesetzt wird;
22. fordert die konsequente, wenn auch schrittweise Internalisierung der externen Umweltkosten nach dem Verursacherprinzip und fordert zu diesem Zweck, dass die Kommission so bald wie möglich eine Richtlinie vorlegen sollte, in der verbindliche Ziele und Zeitpläne festgelegt werden. Für den Straßenverkehrsbereich sind leistungsabhängige Straßennutzungsgebühren, gerade für Lastkraftwagen, das geeignete Instrument dafür;
23. fordert kohärente Maßnahmen zur stufenweise besseren Internalisierung der externen Kosten als Mittel zur Beeinflussung der Wahl der Benutzer der Verkehrsmittel, um die Transportnachfrage allmählich auf nachhaltigere Verkehrsarten umzulenken;

24. beharrt darauf, dass die Entscheidung über den Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze auf Verträglichkeitsprüfungen in Bezug auf Umwelt und öffentliche Gesundheit basieren muss, die, in Übereinstimmung mit der erlassenen Richtlinie, das gesamte Streckennetz erfassen;
25. fordert, die Kofinanzierung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben durch EU-Gelder wie beispielsweise Regionalfonds, Kohäsionsfonds, ISPA, TEN, EIB an Umweltkriterien auszurichten, wobei die Europäische Union mit gutem Beispiel vorangehen muss, indem sie die SEA-Richtlinie unverzüglich auf ihre Programme, insbesondere TINA, anwendet;
26. verlangt, dass im Rahmen der Erweiterung sowohl die Mitgliedstaaten als auch die Beitrittsländer sich den Grundsatz einer nachhaltigen Verkehrspolitik zu eigen machen, indem sie insbesondere umweltschonende öffentliche Verkehrsmittel (auf der Straße, der Schiene und dem Wasser) sowie den Fußgänger- und Fahrradverkehr fördern;
27. betont die Notwendigkeit, die Forschungsprojekte „nachhaltige Entwicklung – nachhaltiger Landverkehr“ im Rahmen des 6. FTE-Rahmenprogramms, insbesondere Forschung zur Entwicklung umweltschonender Transporttechnologie zu finanzieren;
28. vertritt die Ansicht, dass die Tatsache, dass einige Mitgliedstaaten bereits einen höheren Marktanteil der Schiene erreicht haben, als von der Kommission als Ziel vorgesehen war, deutlich macht, dass der Ansatz der Kommission nicht ehrgeizig genug ist; fordert die Kommission auf zu prüfen, welche Marktanteile in bestimmten Mitgliedstaaten bereits erzielt sind, in welchem Maße sie durch nicht veränderbare Faktoren im Zusammenhang mit den geographischen Gegebenheiten und der geschichtlichen Entwicklung bedingt sind und inwieweit sie auf die Anwendung bewährter Praktiken zurückzuführen sind, die auch anderswo angewandt werden könnten;
29. begrüßt Investitionen in intensiv genutzte lange Hochgeschwindigkeitsstrecken, sofern diese Entwicklung in umweltschonender und sozial verträglicher Weise und nicht auf Kosten oder zu Lasten lokaler Dienstleistungen erfolgt, die eine wesentliche soziale Funktion erfüllen;
30. fordert, dass so bald wie möglich angemessene Maßnahmen ergriffen werden, um die Freiheit der lokalen und regionalen Behörden, Verträge für öffentliche Verkehrsdienstleistungen zu vergeben, in eindeutiger Weise zu gewährleisten; vertritt die Ansicht, dass die Wettbewerbsposition privater Betreiber und ihre gesetzlichen und kommerziellen Rechte geschützt werden können, ohne die Fähigkeit der Betreiber in öffentlicher Hand, umfassende Dienstleistungen auf der Grundlage der sozialen Erfordernisse anzubieten, und das Recht der normalen Bürger, einschließlich jener mit Behinderungen, auf erschwingliche Mobilität zu untergraben;
31. fordert die Erstellung eines Programms, einschließlich verbindlicher Ziele und Termine, für die umwelt- und sozialverträgliche Entwicklung der Verkehrsnetze der Beitrittsländer und ihre Integration in die Verkehrsinfrastruktur der Europäischen Union; bekräftigt, dass in diesem Programm der Modernisierung des Schienennetzes

Vorrang zukommen sollte;