

# EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

---

*Plenarsitzungsdokument*

**A6-0014/2008**

29.1.2008

## **BERICHT**

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

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Gabriele Albertini

## INHALT

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS .....	3
BEGRÜNDUNG.....	11
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, VOLKSGESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT .....	17
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE .....	21
ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS .....	25

## ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

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

(2007/2147(INI))

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis der Schlussfolgerungen des Vorsitzes des Europäischen Rates vom 8./9. März 2007 bezüglich der Annahme eines Dokuments „Aktionsplan (2007–2009) des Europäischen Rates – eine Energiepolitik für Europa“ (7224/07) durch den Europäischen Rat,
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission über eine europäische Hafenpolitik (KOM(2007)0616),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament mit dem Titel „Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes“ (KOM(2007)0608),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Aktionsplan Güterverkehrslogistik“ (KOM(2007)0607),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Das Programm der EU für den Güterverkehr – Steigerung der Effizienz, Integration und Nachhaltigkeit des Güterverkehrs in Europa“ (KOM(2007)0606),
- in Kenntnis des Grünbuchs „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ (KOM(2007)0551),
- in Kenntnis des von der Kommission vorgelegten Grünbuchs „Marktwirtschaftliche Instrumente für umweltpolitische und damit verbundene politische Ziele“ (KOM(2007)0140),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert – Stellungnahme der Kommission zum Schlussbericht der hochrangigen Gruppe CARS 21 (Ein Beitrag zur Strategie der EU für Wachstum und Beschäftigung)“ (KOM(2007)0022),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ (KOM(2007)0019),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Begrenzung des globalen Klimawandels auf 2 Grad Celsius – Der Weg in die Zukunft bis 2020 und darüber hinaus“ (KOM(2007)0002),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Eine Energiepolitik für Europa“ (KOM(2007)0001),

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Fahrplan für erneuerbare Energien – Erneuerbare Energien im 21. Jahrhundert: Größere Nachhaltigkeit in der Zukunft“ (KOM(2006)0848),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Fortschrittsbericht Biokraftstoffe – Bericht über die Fortschritte bei der Verwendung von Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union“ (KOM(2006)0845),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Aktionsplan für Energieeffizienz: Das Potenzial ausschöpfen“ (KOM(2006)0545),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent – Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001 (KOM(2006)0314),
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 24. Oktober 2007 zur Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen<sup>1</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 5. September 2007 zur Güterverkehrslogistik in Europa – der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität<sup>2</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Juli 2007 „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“<sup>3</sup>,
- unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus erster Lesung vom 5. September 2006 zum Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Besteuerung von Personenkraftwagen<sup>4</sup>,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge<sup>5</sup>,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge<sup>6</sup> (Eurovignetten-Richtlinie),
- gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit (A6-0014/2008),

---

<sup>1</sup> Angenommene Texte, P6-TA(2007)0469.

<sup>2</sup> Angenommene Texte, P6\_TA(2007)0375.

<sup>3</sup> Angenommene Texte, P6-TA(2007)0345.

<sup>4</sup> ABl. C 305 E vom 14.12.2006, S. 85.

<sup>5</sup> ABl. L 157 vom 9.6.2006, S. 8.

<sup>6</sup> ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42.

- A. in der Erwägung, dass die nachhaltige Entwicklung – ein übergeordnetes Ziel der Europäischen Union – eine kontinuierliche Verbesserung der Lebensqualität und des Wohlergehens auf unserem Planeten für die heute lebenden und für die künftigen Generationen anstrebt,
- B. in der Erwägung, dass etwa ein Drittel des gesamten Energieverbrauchs in der EU der 25 mit dem Verkehrssektor ausschließlich des Seeverkehrs und der Pipelines, zusammenhängt und dass der Straßenverkehr mit einem Anteil von 83 % der Verkehrsträger ist, der die meiste Energie verbraucht,
- C. in der Erwägung, dass auf den Verkehrssektor 70 % der Nachfrage nach Erdöl in der EU der 25 entfallen; in der Erwägung, dass er zu 97 % von fossilen Brennstoffen abhängig ist und dass nur 2 % mit elektrischer Energie (die zu einem erheblichen Teil von Kernkraftwerken erzeugt wird) und 1 % mit Biokraftstoffen bestritten wird,
- D. in der Erwägung, dass die Energieeffizienz der einzelnen Verkehrsträger in den letzten Jahren erheblich gestiegen ist und dass es dadurch möglich wurde, die entsprechenden CO<sub>2</sub>-Emissionen je km spürbar zu senken; in der Erwägung, dass die genannten Verbesserungen durch die Folgen eines stetigen Anstiegs der Nachfrage im Verkehrssektor konterkariert werden,
- E. in der Erwägung, dass folglich insgesamt die Emissionen im Verkehrssektor stetig steigen, denn allein 2005 trug der Sektor mit 24,1 % zur Gesamtmenge der Treibhausgasemissionen (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O) der EU der 27 bei, und den Vorausschätzungen der Kommission zufolge wird die Energienachfrage in diesem Sektor von heute bis 2030 mindestens um 30 % ansteigen,
- F. in der Erwägung, dass dank der technologischen Innovationen und der Anstrengungen seitens der Automobilindustrie die durch den Straßenverkehr entstehenden Schadstoffemissionen zurückgehen, insbesondere dank der Einführung von Katalysatoren, Partikelfiltern und anderen Fahrzeugtechnologien, die dazu beigetragen haben, den Ausstoß an NO<sub>x</sub> und Schadstoffpartikeln in den letzten fünfzehn Jahren um 30 – 40 % zu verringern; in der Erwägung, dass trotz dieser Verbesserungen die in der freiwilligen Vereinbarung zwischen den Automobilherstellern angestrebten Ziele hinsichtlich der Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen nur teilweise erreicht worden sind,
- G. in der Erwägung, dass auf den Stadtverkehr 40 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen und 70 % der sonstigen durch Kraftfahrzeuge entstehenden Schadstoffemissionen entfallen und dass die Überlastung der Straßen, die sich hauptsächlich auf großstädtische Gebiete konzentriert, die EU etwa 1 % des BIP kostet,
- H. in der Erwägung, dass 70% der im Jahr 2004 genehmigten vorrangigen transeuropäischen Verkehrsvorhaben den Eisenbahn- und Schiffsverkehr als anerkanntermaßen weniger Umwelt belastende Verkehrsträger betreffen,
- I. in der Erwägung, dass sich die EU in den Schlussfolgerungen des Vorsitzes des vorstehend genannten Europäischen Rates entschlossen und einseitig verpflichtet hat, die Treibhausgasemissionen bis 2020 um mindestens 20 % gegenüber 1990 zu reduzieren,

1. ist der Auffassung, dass die Mobilität eine der größten Errungenschaften und Herausforderungen des 20. Jahrhunderts ist und dass für einen nachhaltigen Verkehr ein faires Gleichgewicht zwischen verschiedenen und häufig einander zuwiderlaufenden Interessen gefunden werden muss, wobei es gilt, gleichzeitig dem Grundrecht der Bürger auf Mobilität, der Bedeutung des Verkehrssektors für die Wirtschaft und die Beschäftigung, der Verantwortung für die lokale und globale Umwelt sowie dem Recht der Bürger auf Sicherheit, Lebensqualität und Gesundheit gerecht zu werden;
2. unterstreicht die Bedeutung des Verkehrssektors für die Beschäftigung, das Wachstum und die Innovation und ist der Auffassung, dass eine garantierte, sichere und erschwingliche Mobilität eine Grundvoraussetzung für unseren Lebensstil darstellt; geht folglich davon aus, dass zwar unter dem Gesichtspunkt der Umwelt die Anforderungen einer nachhaltigen Mobilität als vorrangig zu gelten haben, man aber von den Bürgern keine Unterstützung für allzu drastische Maßnahmen erwarten kann<sup>1</sup>;
3. ist der Auffassung, dass zur Erreichung des Ziels einer unter energie- und umweltpolitischem Gesichtspunkt nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik verschiedene sich gegenseitig unterstützende und ausgleichende Politikbereiche miteinander verknüpft werden müssen, wobei immer mehr Akteure einzubeziehen sind, die den Verkehrssektor, die öffentliche Verwaltung und die Bürger repräsentieren; ist überzeugt, dass nur eine angemessene Kombination verschiedener Maßnahmen die nachteiligen Folgen der einzelnen Maßnahmen abfedern und gleichzeitig dazu beitragen kann, die Akzeptanz seitens der Bürger zu fördern;
4. ist der Auffassung, dass in diesem *Polycymix* insbesondere Folgendes in Betracht gezogen werden sollte:
  - a) technologische Entwicklungen (Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz, neue Standards/Vorschriften für Motoren und Kraftstoffe, Einsatz neuer Technologien und alternativer Brennstoffe),
  - b) marktwirtschaftliche Instrumente (Besteuerung/Preisberechnung auf der Grundlage der Umweltverträglichkeit oder der Verkehrsbelastung, steuerliche Anreize, ein Emissionshandelssystem, das den speziellen Merkmalen der einzelnen Verkehrsträger Rechnung trägt),
  - c) flankierende Maßnahmen, um die Verwendung der Verkehrsmittel und Infrastrukturen zu optimieren und um eine Veränderung der Gewohnheiten der Unternehmen und Bürger zu fördern;
5. unterstreicht, dass es für die EU und für die Mitgliedstaaten wichtig ist, ihr Vorgehen auf die entscheidenden Systembereiche zu konzentrieren:
  - a) überlastete großstädtische und städtische Bereiche, wo die meisten Verkehrsbewegungen stattfinden,

---

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

- b) die wichtigsten europäischen Fernverkehrskorridore, auf die sich der größte Teil des EU-internen und internationalen Handels konzentrieren,
  - c) ökologisch sensible Gebiete (die Alpenregion, die Ostsee usw.);
6. weist nachdrücklich auf seine vorstehend genannte EntschlieÙung zu der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen hin, in der es sich für einen Rechtsrahmen ausspricht, mit dem die durchschnittlichen Emissionen bei Neufahrzeugen dank technologischer Verbesserungen am Fahrzeugmotor auf den Wert von 125 g CO<sub>2</sub>/km und durch weitere technologische Verbesserungen und einen stärkeren Einsatz von Biokraftstoffen um weitere 10 g CO<sub>2</sub>/km gesenkt werden sollen;
  7. betont diesbezüglich, dass zur Förderung von Fahrzeugen mit geringem Treibstoffverbrauch und geringen Emissionen auch auf marktwirtschaftliche Instrumente zurückgegriffen werden muss, beispielsweise: Steuerbefreiungen, Reform der Kfz-Steuern auf der Grundlage des SchadstoffausstoÙes und der Treibstoffeffizienz, Anreize für die Verschrottung der am stärksten verschmutzenden Fahrzeuge und für den Kauf von neuen emissionsarmen Kraftfahrzeugen; erachtet dies als wichtige Maßnahmen, die gleichzeitig dazu beitragen würden, dass die Automobilhersteller die ihnen durch die Erfüllung der aus dem neuen Rechtsrahmen erwachsenden Pflichten entstehenden Kosten zu decken;
  8. fordert daher den Rat und die Mitgliedstaaten auf, dieselbe Entschlossenheit wie bei der Tagung des Europäischen Rates vom 8./9. März 2007 an den Tag zu legen, indem sie:
    - a) den vorstehend genannten Vorschlag für eine Richtlinie über die Besteuerung von Personenkraftwagen annehmen, um die Kfz-Besteuerung an den SchadstoffausstoÙ und die Effizienz unter dem Gesichtspunkt des Treibstoffverbrauchs zu knüpfen,
    - b) jetzt schon diese Änderungen in ihre Steuerreformen integrieren, um stärkere Anreize für weniger verschmutzende Fahrzeuge zu bieten;
  9. unterstützt die von der Kommission in dem genannten Grünbuch „Marktwirtschaftliche Instrumente für umweltpolitische und damit verbundene politische Ziele“ aufgeworfene Frage nach der Möglichkeit, die Reformen der Berechnung von Verkehrstarifen und der Umweltsteuern auf einzelstaatlicher Ebene mittels eines Verfahrens der Koordinierung sowie des Austauschs von Erfahrungen und bewährten Praktiken zu fördern und gleichzeitig aktiver zu verfolgen, und fordert sie auf, Initiativen in diesem Sinne zu ergreifen;
  10. fordert den Rat und die Mitgliedstaaten auf, die Investitionen in die Infrastruktur und in intelligente Verkehrssysteme zu verstärken, insbesondere mit Blick auf:
    - a) den möglichst raschen Abschluss der vorrangigen Vorhaben der transeuropäischen Netze, die für die Logistik der Güterverkehrskette und für eine nachhaltige europäische Verkehrspolitik oberste Priorität besitzen,
    - b) eine Lösung des Problems der Überlastung der Städte und der Korridore in sensiblen Gebieten und

c) die Verbesserung der Intermodalität;

11. fordert die Kommission nachdrücklich auf, bis spätestens zum Juni 2008 ein allgemein gültiges, transparentes und nachvollziehbares Modell für die Bewertung der externen Kosten aller Verkehrsträger vorzulegen, das als Grundlage für zukünftige Berechnungen von Infrastrukturbenutzungsgebühren dienen soll; weist darauf hin, dass dieses Modell gemäß Richtlinie 2006/38/EG mit einer Analyse über die Auswirkungen der Internalisierung der externen Kosten für alle Verkehrsmittel und einer Strategie für die allmähliche Einführung des Modells für alle Verkehrsmittel einhergehen muss; erwartet, dass diese Initiative mit Legislativvorschlägen, beginnend mit einem Vorschlag zur Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie, einhergeht;
12. ist davon überzeugt, dass das Problem der Überlastung der Städte, das für 40 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen und für 70 % der sonstigen von Kraftfahrzeugen verursachten Schadstoffemissionen verantwortlich ist, ehrgeiziger in Angriff genommen werden muss, und zwar mittels einer Strategie der europaweiten Zusammenarbeit und Koordinierung, wobei stets das Subsidiaritätsprinzip zu beachten ist;
13. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf zu prüfen, wie sich die Verkehrsinfrastruktur und die für sie geltenden Tarife auf die Stadtentwicklung und die künftige Nachfrage nach Verkehrsdiensten auswirken;
14. ist diesbezüglich der Auffassung, dass eine wirksame Politik für städtische Mobilität den Personenverkehr ebenso berücksichtigen muss wie den Güterverkehr und deshalb nach einem möglichst umfassenden Ansatz betrieben werden muss, der es ermöglicht, die am besten geeigneten Lösungen für jedes einzelne Problem zusammenzuführen; ist davon überzeugt, dass die städtischen Gebiete ein wirtschaftlich tragfähiges Potenzial für weitere Maßnahmen der Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie der Fortbewegung zu Fuß und auf dem Fahrrad sowie für ein neues Konzept der städtischen Logistik bieten; erachtet es in diesem Zusammenhang als entscheidend, in technologische Innovation (stärkere Nutzung intelligenter Verkehrssysteme) und in eine bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu investieren, insbesondere durch Maßnahmen zur Steuerung der Nachfrage (Rückgriff auf City-Maut und Straßenbenutzungsgebühren) und schließlich durch Förderung neuer Lösungen zur Optimierung der privaten Pkw-Nutzung wie Carsharing, Carpooling und Konzepte für Heimarbeitsplätze;
15. unterstreicht die Bedeutung "sanfter" Maßnahmen für die Erreichung des Ziels eines nachhaltigeren Verkehrs und hält es für wichtig, dass die Bürgerinnen und Bürger in voller Sachkenntnis ein Verkehrsmittel und ein Fahrverhalten wählen; fordert eine bessere Aufklärung der Verbraucher und aktivere Kampagnen zur Schulung und zur Werbung für nachhaltigere Verkehrsmittel oder -modelle zu verstärken;
16. geht davon aus, dass der Schienenverkehr als ein Verkehrsträger mit geringerem Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß (bedingt auch durch den Einsatz der Kernkraft zur Stromerzeugung) ein erhebliches Potenzial aufweist, das es auszubauen gilt, nicht nur in der Güterverkehrslogistik, sondern auch bei Mittel- und Kurzstrecken im Personenverkehr;
17. fordert diesbezüglich die Kommission, die Mitgliedstaaten und den

Schienenverkehrssektor auf,

- a) so bald wie möglich einen integrierten Europäischen Eisenbahnraum oder Eisenbahnmarkt zu vollenden,
- b) zu diesem Zweck die technischen Hindernisse zu beseitigen und auf ein Europäisches Eisenbahnverkehrsmanagementsystem (ERTMS) und interoperable Lösungen hinzuarbeiten und
- c) die Leistungen und die Dienstleistungsqualität sowohl im Güterverkehr als auch im Personenverkehr zu verbessern;

18. ist der Auffassung, dass die Luftfahrtunternehmen zwar den Treibstoffverbrauch je Fluggast und je Flugkilometer in den letzten zehn Jahren um 1 – 2 % verringert haben und die Lärmemissionen der Flugzeuge deutlich zurückgegangen sind, die gesamten Auswirkungen der zivilen Luftfahrt auf die Umwelt aber durch den starken Anstieg des Verkehrsaufkommens zugenommen haben; fordert daher:

- a) die Einbeziehung des Luftverkehrs in das System des Emissionshandels und eine stärkere Nutzung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR – Single European Sky ATM Research),
- b) die emissionsabhängige Differenzierung von Start- und Landegebühen an Flughäfen,
- c) die Umsetzung der gemeinsamen Technologieinitiative „Clean Sky“, die auf eine Verringerung der CO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen sowie der Lärmbelastigung ausgerichtet ist,
- d) ein Ende der Zersplitterung des europäischen Luftraums durch die zügige Schaffung eines echten einheitlichen europäischen Luftraums,
- e) die Ergreifung konkreter Maßnahmen, um die Überlastung der Flughäfen zu verringern und
- f) bessere Intermodalität und Logistik der Flughäfen durch Verbesserung ihrer Anbindung an den Schienenverkehr;

19. stellt einen stetigen Anstieg der Emissionen des Seeverkehrs fest und empfiehlt insbesondere:

- a) den Ausstoß von Substanzen wie CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub> und Stickoxiden aus Schiffen zu verringern,
- b) den Einsatz erneuerbarer Energiequellen wie der Wind- und Sonnenenergie einzuführen und zu fördern,
- c) die Energieversorgung für vor Anker liegende Schiffe vom Land aus,
- d) die Möglichkeit, die Emissionen durch das Emissionshandelssystem einzudämmen, eingehend zu prüfen, ohne dass dies dazu führen sollte, dass diesem Verkehrsträger,

der (gemeinsam mit der Binnenschifffahrt) am umweltfreundlichsten ist, Nachteile erwachsen oder andere Verkehrsträger, die die Umwelt stärker belasten, begünstigt werden, und

- e) sich auf eine integrierte europäische Flusspolitik zu verständigen; unterstützt deshalb Initiativen wie NAIADES (Integriertes Europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt) zur weiteren Verbesserung des Binnenschiffsverkehrs und der Umweltleistung dieses Verkehrsträgers;
20. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, in die Modernisierung der Hafenanlagen sowohl für die Seehäfen als auch für die Binnenhäfen zu investieren, um den zügigen Transfer von Waren und Reisenden von einem Verkehrssystem zum anderen zu ermöglichen und damit zu einer Verringerung des Energieverbrauchs im Verkehrsbereich beizutragen;
  21. erachtet eine Verbesserung der Logistik, des Auslastungsgrads im Güterverkehr und des intermodalen Verkehrs als entscheidend; unterstützt daher die vollständige Verwirklichung des Verkehrsbinnenmarktes und fordert die Kommission auf, ihren vorstehend genannten Aktionsplan für Güterverkehrslogistik in Europa möglichst rasch umzusetzen, mit besonderem Schwerpunkt auf der Verwirklichung des Konzepts der „grünen Korridore“;
  22. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, stärker in die Forschung im Verkehrsbereich zu investieren, um die Entwicklung energieeffizienterer Technologien und von Technologien zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu ermöglichen; fordert die Kommission auf, bei der Überprüfung der mehrjährigen Finanzplanung 2009 die finanziellen Mittel insgesamt zugunsten der F&E in den Bereichen Umwelt, Energie und Verkehr erheblich aufzustocken;
  23. unterstützt die Kommission bei Initiativen, die den nachhaltigen Verkehr und Tourismus besser verknüpfen, wie etwa die Benutzung umweltfreundlicherer Verkehrsmittel, z. B. die Kombination der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mit dem Fahrrad;
  24. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

## BEGRÜNDUNG

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

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

Vom Verkehrssektor wird Folgendes erwartet: Reduzierung der von den verschiedenen Verkehrsträgern verursachten Emissionen; Lösung aus der fast vollständigen Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen; verstärkte Forschung im Bereich erneuerbarer Energien und Erarbeitung neuer Normen für daraus entwickelte Motoren und Energiequellen; Investitionen in neue oder modernisierte Infrastrukturen – insbesondere in die transeuropäischen Netze – und in intelligente Transportsysteme; Umgestaltung unserer Städte zugunsten einer nachhaltigen städtischen Mobilität; angemessene Preisgestaltung im Verkehrssektor durch Mautgebühren und Steuern; Förderung des Verkehrsträgerwechsels und Verbesserung der Interoperabilität.

Aufgrund der oben genannten Erfordernisse hat sich der Berichterstatter folgende Fragen gestellt: Womit anfangen? Welches sind die vielversprechendsten Maßnahmen? Haben wir die finanziellen Mittel, um all dies zu tun? Werden die Bürger diese Maßnahmen akzeptieren?

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

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

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

der Bevölkerung.

Was die erste Säule betrifft, so geht es bei den jüngsten, umfangreich diskutierten Vorschlägen um technologische Verbesserungen der Motoren und Brennstoffe. Es besteht ein allgemeiner Konsens darüber, dass Investitionen in die technologische Entwicklung die höchste Kosteneffizienzrate bieten. Deshalb ist es gut, neue Normen für Motoren und Brennstoffe vorzuschlagen. Doch wenn erreicht werden soll, dass die Investitionskosten nicht in erster Linie Industrie und Bürger belasten, müssen wir auf einem integrierten Ansatz bestehen, d. h. auf einer Verknüpfung verschiedener politischer Maßnahmen, die parallel laufen und sich gegenseitig unterstützen und ausgleichen, wobei immer mehr Akteure einzubeziehen sind. Ein solcher Ansatz müsste alle Möglichkeiten zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen berücksichtigen, darunter Infrastrukturen, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer, Biokraftstoffe und die Fahrzeugtechnologie.

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

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

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

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

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

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

dass CO<sub>2</sub> und Treibhausgasemissionen im Allgemeinen ausschließlich von der Gesamtnachfrage im Verkehrssektor abhängig sind, diesbezügliche Maßnahmen hauptsächlich auf städtische Gebiete und auf die wichtigsten Fernverkehrskorridore konzentrieren.

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

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

Schließlich ist der Berichterstatter davon überzeugt, dass die urbane Mobilität und insbesondere das Problem der Verkehrsüberlastung in den Städten, die für 40 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen und 70 % der anderen von Kraftfahrzeugen verursachten Emissionen verantwortlich ist, mit besonderer Aufmerksamkeit angegangen werden muss. Trotz der Komplexität der damit verbundenen Probleme (Verkehrsüberlastung, Unfallhäufigkeit, Verschmutzung, Lärm, öffentliche Transportmittel, die oft wenig wettbewerbsfähig sind, Zeitverlust durch Fahrplanänderungen usw.) und des noch langen Weges hin zu einer effizienten und nachhaltigen Verkehrsplanung auf städtischer Ebene ist der Berichterstatter davon überzeugt, dass die städtischen Gebiete ein wirtschaftlich tragfähiges Potenzial für eine spätere Politik des Verkehrsträgerwechsels und des Nachfragemanagements (Staugebühr und Straßenbenutzungsgebühr) bieten. Maßnahmen sollten reversible sein und mit der Zeit geändert werden damit beispielsweise, Maßnahmen verschärft werden können, die von der Benutzung der am stärksten verschmutzenden Verkehrsmittel abschrecken, während gleichzeitig alternative Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang ist es von grundlegender Bedeutung, die Auswirkungen der Maßnahmen zu überwachen und die Ergebnisse zu veröffentlichen, damit ein Austausch bewährter Praktiken gefördert werden kann. Auf europäischer Ebene kann viel in dieser Richtung getan werden. Ein Beispiel dafür ist die Erfahrung, die man in London mit der City-Maut gemacht hat. Die Tatsache, dass diese Politik so umfangreich diskutiert, überwacht und ausgewertet wurde, hat

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

## Policy clusters and measures

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

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

Source: TRT, 2007.

22.11.2007

## **STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, VOLKSGESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT**

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

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

Verfasserin der Stellungnahme: Edite Estrela

### **VORSCHLÄGE**

Der Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. ist zutiefst besorgt über den Anstieg der durch den Verkehr verursachten Treibhausgasemissionen, die im Zeitraum 1990-2005 um 32,1 % angestiegen sind, während die Emissionen anderer Sektoren einen Rückgang von 9,5 % verzeichneten; weist insbesondere darauf hin, dass Emissionen aus dem internationalen Luft- und Seeverkehr (beide nicht im Kyoto-Protokoll enthalten) im gleichen Zeitraum um 90 % (Luftverkehr) bzw. um 50 % (Seeverkehr) angestiegen sind und im Jahr 2005 23 % aller Verkehrsemissionen und 6,3 % aller Emissionen insgesamt ausmachten<sup>1</sup>;
2. unterstützt den laufenden Rechtssetzungsprozess im Hinblick auf die Aufnahme des Luftverkehrs in das EU-Emissionshandelssystem und die Vorbereitung ähnlicher Rechtsvorschriften für den Seeverkehrssektor; weist aber darauf hin, dass die mögliche Errichtung eines Emissionshandelssystems für den Seeverkehr weder dazu führen sollte, dass diesem Verkehrsträger, der (gemeinsam mit der Binnenschifffahrt) am umweltfreundlichsten ist, Nachteile erwachsen, noch dazu, dass andere Verkehrsträger, die die Umwelt stärker belasten, begünstigt werden;
3. ersucht die Kommission um eine ausführliche Abschätzung der technischen und wirtschaftlichen Durchführbarkeit sowie der Umweltauswirkungen des Einsatzes

---

<sup>1</sup> <http://reports.eea.europa.eu>.

alternativer Brennstoffe für den Luftverkehr und für die See- und Binnenschifffahrt, die zu einer Verbesserung der Energieeffizienz dieser Verkehrsarten beitragen können;

4. vertritt die Ansicht, dass die Kosten im Zusammenhang mit Infrastrukturen, Treibhausgasemissionen, Unfällen und Lärm auf die Verkehrstarife angerechnet werden sollten, um die Benutzer dazu zu bewegen, eine umweltfreundlichere Wahl zu treffen; erinnert die Kommission daran, dass sie gemäß der Richtlinie 2006/38/EG bis spätestens 10. Juni 2008 ein allgemein gültiges, transparentes und nachvollziehbares Modell zur Monetarisierung aller externen Umweltkosten, welches künftigen Berechnungen von Infrastrukturgebühren zugrunde gelegt wird, vorzulegen hat;
5. betont, dass die EU die Durchführung der vorrangigen Vorhaben in den transeuropäischen Netzen, einschließlich des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems, finanziell unterstützen und geeignete Leitlinien für staatliche Beihilfen im Eisenbahnbereich aufstellen muss; stellt fest, dass es – um die eingegangenen Verpflichtungen zu erfüllen und die Ziele der EU in Bezug auf das Kyoto-Protokoll zu verfolgen – unerlässlich ist, die Finanzmittel und andere Formen der Unterstützung sowie Mechanismen und Politiken aufzustocken bzw. auszuweiten, mit denen die fortlaufende Verlagerung auf diesen Verkehrsträger für den Personen- und den Güterverkehr in allen Mitgliedstaaten gefördert wird;
6. schlägt vor, einen Rahmen zu schaffen, mit dem durch eine dynamischere Umweltpolitik, die z.B. die Nutzung von aus erneuerbaren Energiequellen gewonnenem Strom begünstigt, die Nachhaltigkeit des Schienenverkehrs gefördert wird;
7. hält es für wichtig, nationale Aktionspläne umzusetzen, die die Nachfrage der Verbraucher nach Verkehrsmitteln mit niedrigeren Treibhausgasemissionen fördern, wie in seiner Entschlieung vom 24. Oktober 2007 zu der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen<sup>1</sup> vorgeschlagen wird; fordert die Kommission auf, diesen Vorschlag in eine künftige europäische Strategie für den nachhaltigen Verkehr aufzunehmen;
8. betont, dass der erleichterte Einsatz von Biokraftstoffen nur eine Begleitmaßnahme sein kann und dass nur eine Kombination von Maßnahmen, wie die Verkehrsverlagerung auf wirksamere Verkehrsträger, eine Verbesserung der Treibstoffeffizienz bei Kraftfahrzeugen, die Verkehrsvermeidung, eine bessere Logistik, die Durchführung intelligenter Kontrollsysteme für den Straßen- und Flugverkehr und steuerliche Anreize ein nachhaltiges Verkehrssystem für zukünftige Generationen gewährleisten kann;
9. stellt fest, dass die Förderung sicherer, umweltfreundlicher, effizienter und erschwinglicher öffentlicher Verkehrssysteme und Systeme des Güterverkehrs auf Schiene und Schiff, sowie Carpooling und Carsharing und die intensive Förderung der nichtmotorisierten Mobilität, gepaart mit Politiken zur Verringerung der Gesamtnachfrage nach motorisiertem Verkehr, wichtige Schritte zur Verringerung der negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs darstellen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten dringend auf, vorzuschreiben, dass städtische Mobilitätspläne – mit

---

<sup>1</sup> P6\_TA-PROV(2007)0469.

besonderen Maßnahmen zur Erleichterung und Förderung der Verwendung von Fahrrädern und anderen umweltfreundlichen Verkehrsträgern – in allen Städten der EU aufgelegt werden;

10. fordert die Mitgliedstaaten auf, Informations- und Aufklärungskampagnen zu fördern, die sich insbesondere an die jüngere Generation richten, um eine echte Änderung der Verhaltensmuster zu erreichen, da dies ein Schlüsselement einer ehrgeizigen langfristigen Strategie für nachhaltigen Verkehr ist;
11. betont, dass ehrgeizige und verbindliche CO<sub>2</sub>-Emissionsgrenzwerte für Autos eingeführt werden müssen, um sie treibstoffsparender und für alle Nutzer erschwinglicher zu machen; unterstreicht ferner, dass die umsichtige und nachhaltige Erzeugung nicht-fossiler Brennstoffe aus Biomasse, die – unter Verwendung der wirksamsten Methoden – eine nennenswerte Senkung der Treibhausgasemissionen im Vergleich zu den fossilen Brennstoffen bringen würde, gefördert werden muss, wobei den Auswirkungen im Hinblick auf die Lebensmittelerzeugung, Artenvielfalt, die einschlägigen ILO-Normen, Wasserressourcen, veränderte Flächennutzung und die Abholzung von Wäldern Rechnung zu tragen ist;
12. bekräftigt, dass für die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf ein Mindestmaß eine junge Fahrzeugflotte eine entscheidende Voraussetzung ist; vertritt die Auffassung, dass die Mitgliedstaaten marktwirtschaftliche Instrumente einsetzen müssen, um die Erneuerung des Fahrzeugbestands zu fördern;
13. fordert eine verantwortungsvollere Beteiligung der Akteure des Verkehrsmarktes (beispielsweise in öffentlich-privaten Partnerschaften), die als treibende Kraft zur Erreichung der Umweltziele eingesetzt werden können;
14. befürwortet, dass zu diesem Zweck die notwendige Forschungsarbeit im 7. Rahmenprogramm geleistet wird, und ermuntert die Kommission, sich um öffentlich-private Partnerschaften im Bereich der Forschung und Entwicklung zu bemühen, um die für einen nachhaltigen, umweltfreundlichen Verkehr erforderliche Technologie zu entwickeln; weist darauf hin, dass die verbesserte und verstärkte Nutzung der bereits bestehenden umweltfreundlicheren neuen Technologien der europäischen Verkehrspolitik einen unmittelbaren Mehrwert bringen würde;
15. geht davon aus, dass die Entwicklung alternativer und erneuerbarer Brennstoffe wie Wasserstoff und Brennstoffzellen, die voraussichtlich realistischere künftige Alternativen zu den derzeitigen Technologien der Antriebssysteme werden dürften, eine grundlegende Voraussetzung ist, um die technologische Vormachtstellung Europas in diesem Bereich zu stärken;
16. weist darauf hin, dass öffentliche Stellen eine wichtige Rolle bei der Förderung des nachhaltigen Verkehrs spielen können, wenn sie Fahrzeuge für ihr öffentliches Verkehrssystem anschaffen.

## ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	22.11.2007
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+:            37 -:            0 0:            0
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Pilar Ayuso, Johannes Blokland, Frieda Brepoels, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Matthias Grootte, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Marie-Noëlle Lienemann, Alexandru-Ioan Morțun, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Miroslav Ouzký, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Karin Scheele, Carl Schlyter, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Glenis Willmott
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellvertreter(in/innen)</b>	Alfonso Andria, Duarte Freitas, Milan Gaľa, David Martin, Alojz Peterle
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellv. (Art. 178 Abs. 2)</b>	

15.11.2007

## **STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE**

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

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

Verfasserin der Stellungnahme: Dominique Vlasto

### **VORSCHLÄGE**

Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. ist der Ansicht, dass dies der Kommission eine wirkliche Gelegenheit bietet, ihre Umwelt- und Energiepolitik aufeinander abzustimmen, damit die angestrebte Nachhaltigkeit des Verkehrs erreicht und ein Beitrag dazu geleistet wird, die Erwärmung des Planeten auf 2 Grad Celsius zu beschränken;
2. stellt fest, dass im Verkehrssektor vor kurzem mehrere Initiativen eingeleitet worden sind, diese aber noch vereinzelt und bruchstückhaft sind; ist der Auffassung, dass diese strukturiert werden müssten, damit sich daraus eine wahrhafte nachhaltige Verkehrspolitik entwickeln kann; unterstreicht, dass eine verantwortungsvolle Politik für den Erfolg ausschlaggebend sein wird;
3. weist darauf hin, dass die Kommission (gemäß ihrer Mitteilung an das Parlament und an den Rat vom 7. Februar 2007 (KOM(2007)0022)) Maßnahmen vorschlagen muss, um die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen/km für Privatkraftfahrzeuge und für Leichtwagen mit einem integrierten Ansatz zu erreichen; wünscht, dass sie eine klare und angepasste Methode zur Festlegung dieser Ziele vorlegt, ohne die Verringerung der NO<sub>x</sub>-Emissionen und der Partikel zu vernachlässigen (Euro VI, zur Eindämmung der Schadstoffemissionen schwerer Nutzfahrzeuge);
4. fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, im Rat eine Einigung über den Vorschlag

der Kommission für eine Richtlinie über die Besteuerung von Personenkraftwagen zu erzielen, mit der die Besteuerung von Personenkraftwagen von den verunreinigenden Emissionen, darunter CO<sub>2</sub>, abhängig gemacht wird, oder die vorgeschlagenen Maßnahmen auf nationaler Ebene umzusetzen;

5. ist der Auffassung, dass die Anrechnung aller sich aus Infrastrukturen, Emissionen, Unfällen und Lärm ergebenden Kosten auf die Verkehrstarife die Nutzer dazu bewegen könnte, eine umweltfreundlichere Wahl zu treffen;
6. hält es für angemessen, dass die Mitgliedstaaten die Ausbildung von Angestellten unterstützen, um die Hersteller von Kraftfahrzeugen dazu anzuregen, mehr energieeffiziente Autos herzustellen;
7. hebt hervor, dass für Lastkraftwagen Ziele zur Verringerung der Emissionen festgelegt werden müssten; ist der Auffassung, dass die F&E zur Verbesserung ihrer Energieeffizienz und ihrer Umweltleistung beschleunigt werden müsste und die F&E im Zusammenhang mit diesen Fahrzeugen voranzutreiben ist:
8. ist der Auffassung, dass ein verstärktes Bewusstsein der Verbraucher durch eine bessere Kennzeichnung der Treibstoffeffizienz und Angabe der Schadstoffemissionen zur Verwirklichung eines nachhaltigeren Verkehrs beiträgt; geht deshalb davon aus, dass die Richtlinie 1999/94/EG über die Kennzeichnung von Privatkraftfahrzeugen betreffend den Verbrauch und die Emissionen geändert wird, und dass in diesem Zusammenhang den in Anwendung befindlichen bewährten Verfahren Rechnung getragen wird;
9. fordert die Kommission auf, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, die sich aus Vertretern der Hersteller, der Vertriebsunternehmen und der Benutzer zusammensetzt, die nachhaltige Biotreibstoffe der „zweiten Generation“ vorbereiten und fördern soll;
10. unterstreicht, dass die Fortbewegung in Stadt und Umland mehr und mehr mit dem Auto erfolgt, das für über 50% der Emissionen von Privatkraftfahrzeugen insgesamt verantwortlich ist; begrüßt das Grünbuch über den städtischen Verkehr und fordert die Kommission auf, eine Initiative vorzulegen, die sich speziell mit dem städtischen Verkehr und der Frage befasst, wie Klimaschutz, Energiesparen und Volksgesundheit in die nachhaltige Mobilität in den Städten einbezogen werden können;
11. hält es für wichtig, nationale Aktionspläne umzusetzen, damit den Verbrauchern Verkehrsmittel mit niedrigeren Emissionen zur Verfügung stehen; fordert die Kommission auf, diesen Vorschlag in eine künftige europäische Strategie für den nachhaltigen Verkehr aufzunehmen;
12. unterstreicht, dass bei einer nachhaltigen Verkehrspolitik Beschlussfassung, Planung sowie Bau und Instandhaltung der Verkehrsinfrastrukturen berücksichtigt werden müssen, da sie die Luft, den Boden und das Wasser verschmutzen und die Landschaft schädigen; betont, dass zunächst die bestehende Eisenbahninfrastruktur verbessert und besser gemanagt werden muss;
13. wünscht, dass die finanziellen Mittel insgesamt zugunsten der F&E in den Bereichen Entwicklung, Energie und Verkehr, die sich im siebten Rahmenprogramm für Forschung,

technologische Entwicklung und Demonstration (FTE) auf 8 400 000 000 Euro belaufen, durch einzelstaatliche Beiträge, durch öffentlich-private Partnerschaften und im Wege der internationalen Zusammenarbeit erheblich aufgestockt werden;

14. weist mit Nachdruck darauf hin, dass dem Thema Verkehr (auch dem nachhaltigen Land- und Luftverkehr) innerhalb des Siebten FTE-Rahmenprogramms Priorität eingeräumt werden sollte, und dass die Anstrengungen zur Verringerung der ökologischen und sozialen Schäden durch den Straßen- und Luftverkehr im Bereich des Klimawandels und der öffentlichen Gesundheit verstärkt werden sollten;
15. fordert die Kommission auf, bei der Überprüfung der mehrjährigen Finanzplanung 2009 die Mittel für F&E für Technologien zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Automobilssektor bis zum Jahr 2010 erheblich aufzustocken;
16. spricht sich für die Gründung des gemeinsamen Unternehmens „Clean Sky“ aus, einer gemeinsamen technologischen Initiative, deren Ziele unter anderem darin bestehen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 50 %, die NO<sub>x</sub> um 80 % und die Lärmbelastigung um 50 % zu senken (siehe dazu den Vorschlag der Kommission vom 13. Juni 2007 für eine Verordnung des Rates zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Umsetzung der Technologieinitiative „Clean Sky“ (KOM(2007)0316));
17. fordert die Kommission auf, die F&E-Projekte in den KMU und Kleinbetrieben, die sich mit Konzepten für nachhaltigen Verkehr befassen, im Rahmen des siebten FTE-Rahmenprogramms, des CIP aber auch über EUREKA und die Einrichtung spezialisierter ‚Cluster‘ stärker zu fördern;
18. bedauert, dass es im Schiffsbau kein größeres Projekt gibt, z.B. in Nachfolge des „InterSHIP“ (6. Rahmenprogramm); ist der Auffassung, dass das Programm LeaderSHIP 2015 Ziele bei der Energieeffizienz enthalten müsste, die gemeinsam mit der Industrie festzulegen wären, um sauberere wettbewerbsfähige Schiffe herzustellen (siehe dazu die Mitteilung der Kommission vom 21. November 2003 über das Programm LeaderSHIP 2015 (KOM(2003)0717));
19. fordert die Kommission auf, die Forschung im Bereich nachhaltiger, energieeinsparender und weniger umweltverschmutzender Binnen- und Hochseeschiffe verstärkt voranzutreiben, insbesondere in Bezug auf die Verbesserung der Gestaltung, der Motoren, den Einsatz erneuerbarer Energien wie etwa Solar- und Windenergie, sowie Nachrüstungsoptionen; weist mit Nachdruck darauf hin, dass die F & E für den Bau von Binnenschiffen, die der Binnenschifffahrt besser angepasst sind, ein bedeutendes Potenzial zur Vermeidung von Infrastrukturkosten und Umweltschäden bietet;
20. stellt fest, dass die Nachfrage nach Sportschiffen und Kurzfahrten mit dem Schiff in der Union zunimmt; möchte, dass die Sportbootindustrie und die Unternehmen, die Schiffe für Kurzfahrten bauen, für den nachhaltigen Verkehr sensibilisiert werden, wenn sie ihre künftigen Schiffe bauen; weist die Kommission, die Mitgliedstaaten, die lokalen Behörden und die Betreiber auf diese interessanten Möglichkeiten hin.

## ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	12.11.2007
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+ : 36 - : 0 0 : 0
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Jan Březina, Renato Brunetta, Jerzy Buzek, Giles Chichester, Den Dover, András Gyürk, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Angelika Niebler, Herbert Reul, Nikolaos Vakalis, Dominique Vlasto, Gianni De Michelis, Adam Gierek, Norbert Glante, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Teresa Riera Madurell, Andres Tarand, Britta Thomsen, Fiona Hall, Anne Laperrouze, Patrizia Toia, David Hammerstein, Miloslav Ransdorf
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellvertreter(in/innen)</b>	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Avril Doyle, Lambert van Nistelrooij, Robert Goebbels, Edit Herczog, Hannes Swoboda, Danutė Budreikaitė, Vittorio Prodi, Satu Hassi, Esko Seppänen
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellv. (Art. 178 Abs. 2)</b>	Eva Lichtenberger

## ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	22.1.2008
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+:           41 -:           6 0:           1
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Paolo Costa, Francesco Ferrari, Dirk Sterckx, Luca Romagnoli, Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Mathieu Grosch, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Marian-Jean Marinescu, Reinhard Rack, Renate Sommer, Lars Wohlin, Inés Ayala Sender, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Bogusław Liberadzki, Robert Navarro, Willi Piecyk, Gilles Savary, Brian Simpson, Ulrich Stockmann, Yannick Vaugrenard, Seán Ó Neachtain, Roberts Zile, Jaromír Kohlíček, Erik Meijer, Georgios Toussas, Michael Cramer, Sepp Kusstatscher, Eva Lichtenberger, Jörg Leichtfried
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellvertreter(in/innen)</b>	Luigi Cocilovo, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Markus Ferber, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool, Leopold Józef Rutowicz
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellv. (Art. 178 Abs. 2)</b>	