



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Plenarsitzungsdokument*

---

**A7-0425/2011**

24.11.2011

# **BERICHT**

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

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichtersteller: Mathieu Grosch

## INHALT

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS .....	3
BEGRÜNDUNG.....	16
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, VOLKSGESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT .....	23
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE .....	29
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG.....	34
ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS .....	38

## ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

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

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis des Weißbuchs der Kommission „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (KOM(2011)0144),
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Februar 2003 zu dem Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft“<sup>1</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Juli 2007 zu dem Thema „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“<sup>2</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 6. Juli 2010 zu einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr<sup>3</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 21. Oktober 2010 zu dem Thema „Integrierte Meerespolitik (IMP) – Bewertung der bisherigen Fortschritte und neue Herausforderungen“<sup>4</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 5. Juli 2011 zu dem Fünften Kohäsionsbericht der Kommission und zur Strategie für die Kohäsionspolitik nach 2013<sup>5</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 6. Juli 2011 zur Sicherheit der Luftfahrt unter besonderer Berücksichtigung von Sicherheitsscannern<sup>6</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 27. September 2011 zur europäischen Straßenverkehrssicherheit 2011–2020<sup>7</sup>,
- unter Hinweis auf die Mitteilungen der Kommission „Das Bürgernetz“ (KOM(1995)0601) und „Aktionsplan urbane Mobilität“ (KOM(2009)0490),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission „Faire und effiziente Preise im Verkehr“ aus dem Jahr 1995 (KOM(95)0691) und ihre Mitteilung „Verkehr und CO<sub>2</sub>“ (KOM(98)0204) sowie darauf, dass die Kommission die letztgenannte Mitteilung erneut veröffentlichen sollte,

---

<sup>1</sup> ABl. C 43E vom 19.2.2004, S. 250–259.

<sup>2</sup> ABl. C 175E vom 10.7.2008, S. 556–561.

<sup>3</sup> Abgenommene Texte, P7\_TA(2010)0260.

<sup>4</sup> Abgenommene Texte, P7\_TA(2011)0386.

<sup>5</sup> Abgenommene Texte, P7\_TA(2011)0316.

<sup>6</sup> Abgenommene Texte, P7\_TA(2011)0329.

<sup>7</sup> Abgenommene Texte, P7\_TA(2011)0408.

- unter Hinweis auf die Strategie Europa 2020,
  - unter Hinweis auf den gemeinschaftlichen Besitzstand im Bereich Verkehr,
  - gestützt auf Artikel 48 seiner Geschäftsordnung,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit, des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für regionale Entwicklung (A7-0425/2011),
- A. in der Erwägung, dass die europäische Verkehrspolitik die EU-Bürger in vielen Lebenssituationen direkt betrifft und dass ein wirklich gemeinsamer europäischer Verkehrsraum, in dem alle Hindernisse zwischen Verkehrsträgern und nationalen Systemen beseitigt werden und der frei von unlauterem Wettbewerb und Sozialdumping ist, ihnen erheblichen Nutzen brächte;
  - B. in der Erwägung, dass der Verkehrssektor von größter Bedeutung für die Entwicklung der Europäischen Union, ihrer Regionen und Städte ist, weil er ca. 5 % des Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet und um die 10 Millionen Arbeitsplätze bereitstellt; in der Erwägung, dass es entscheidend darauf ankommt, die Fähigkeit der EU zu Entwicklung und Innovation auf Gebieten wie Mobilität, Verkehr und Logistik zu behaupten, die bestimmend für den Industrie- und Wirtschaftsstandort Europa und seine Position im weltweiten Wettbewerb sind; in der Erwägung, dass kleine und mittlere Unternehmen im Verkehr besonders wichtig sind;
  - C. in der Erwägung, dass die 20-20-20-Ziele für die Zeit bis 2020 als vorrangige Grundlage für die Entscheidungsfindung in diesem Bereich in die zukünftige europäische Verkehrs- und Mobilitätspolitik integriert werden sollten;
  - D. in der Erwägung, dass der Verkehr einen wesentlichen Beitrag zur Strategie Europa 2020 leisten kann, besonders in Bezug auf Beschäftigung, nachhaltiges Wirtschaftswachstum, Forschung, Energie, Innovation und Umweltschutz, wobei im Rahmen dieser Strategie die Sicherheit und der Umweltschutz konsequenter gefördert und präziser koordiniert werden müssen;
  - E. in der Erwägung, dass bestimmte Ziele des letzten Weißbuchs nicht erfüllt wurden und deshalb die darin gesetzten Ziele regelmäßig überprüft und ausgewertet werden sollten;
  - F. in der Erwägung, dass die Verkehrsunternehmen nicht miteinander im Wettbewerb stehen, sondern sich im Rahmen einer effizienten Komodalität, mit dem Leitprinzip einer effizienten Aufteilung der Verkehrsunternehmen auf die Verkehrsträger, ergänzen sollten;
  - G. in der Erwägung, dass Verlagerungsziele nicht per Gesetz, sondern nur durch Nutzung funktionierender Infrastruktur und immanenter Vorteile und Stärken sowie durch Anreize erreicht werden können;
  - H. in der Erwägung, dass es von wesentlicher Bedeutung ist, die erfolgreiche Entwicklung

des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) zu gewährleisten, die Verkehrsnetze aller EU-Regionen wirkungsvoll zu verknüpfen und die Unterschiede zwischen den Niveaus an Infrastrukturentwicklung in den EU-Mitgliedstaaten zu beseitigen;

- I. in der Erwägung, dass es für den Verkehrssektor und die staatenübergreifende Infrastruktur weiterhin viele historisch bedingte und geografische Hindernisse gibt (die unterschiedlichen Spurweiten oder die unüberwindlichen Barrieren der Gebirgszüge wie Alpen, Pyrenäen und Karpaten) und dass durch sie Grenzeffekte entstehen, die vielfach leicht behebbar sind und deshalb insgesamt abgebaut werden müssen;
  - J. in der Erwägung, dass die Unterschiede zwischen den Regionen in Europa (Randlage, Infrastruktur, Landschaft, Bevölkerungsdichte, sozioökonomische Lage) ganz unterschiedliche Probleme schaffen, die flexible Lösungen verlangen;
  - K. in der Erwägung, dass die Öffnung der Transportmärkte davon abhängig gemacht werden sollte, dass alle notwendigen rechtlichen Schutzbestimmungen geschaffen sind, damit die Öffnung mehr Dienstleistungsqualität, bessere Ausbildung und bessere Beschäftigungsbedingungen herbeiführt;
  - L. in der Erwägung, dass die EU kohärente Normen für alle Verkehrsträger, besonders in Bezug auf Sicherheit, Technologie, Umweltschutz und Arbeitsbedingungen, schaffen muss, wobei zu berücksichtigen ist, dass für Sektoren, in denen de facto weltweite Regeln gelten, eine wirksame Regulierung im Rahmen der einschlägigen internationalen Foren erreicht werden kann;
  - M. in der Erwägung, dass die auf dem Gebiet des Verkehrs erlassenen Rechtsvorschriften sorgfältig, konsequent und zügig umgesetzt, durchgeführt und durchgesetzt werden müssen;
1. begrüßt das Weißbuch 2011, stellt aber fest, dass wichtige Ziele des Weißbuchs von 2001 entweder nur teilweise oder gar nicht erreicht wurden, und empfiehlt,
    - dass die Kommission bis 2013 auf der Grundlage des Berichts zur europäischen Straßenverkehrssicherheit 2011–2020 und im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip konkrete Vorschläge vorlegt, um bis 2020 die Anzahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr im Vergleich zu 2010 um 50 % zu reduzieren, wobei in diesen Vorschlägen die schutzbedürftigsten Verkehrsteilnehmer besonders zu beachten sind und für jeden Einzelfall der erwartete Erfolg im Sinn der Verringerung von Unfallzahlen anzugeben ist;
    - dass die Kommission bis 2014 einen Vorschlag vorlegt, der die Internalisierung der externen Kosten aller Güter- und Personenverkehrsarten entsprechend ihren besonderen Eigenschaften vorsieht, wobei Doppelbelastung und Marktverzerrungen zu überwinden sind, und dass die durch diese Internalisierung entstehenden Einnahmen für Investitionen in Sicherheit, Forschung, neue Technologien, Klimaschutz und Lärmreduktion – mit Blick auf nachhaltige Mobilität – und in Infrastrukturen eingesetzt werden;
  2. fordert, dass die Kommission bis 2013 einen Vorschlag über die sozialen und

arbeitsrechtlichen Bedingungen vorlegt, um die Schaffung eines wirklich integrierten europäischen Verkehrsmarktes zu erleichtern und den Sektor gleichzeitig für die Beschäftigten attraktiver zu machen; verlangt, dass dieser Vorschlag auf einer gründlichen Analyse des aktuellen Sachstands in Bezug auf die sozialen und arbeitsrechtlichen Bedingungen bei allen Verkehrsträgern und des Grads der Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten sowie auf einer Abschätzung der Folgen der Entwicklung des Verkehrsarbeitsmarkts in der Zeit bis 2020 basieren; verlangt, dass infolge dieses Vorschlags die Beschäftigung zunimmt und die Lage der Arbeitskräfte im gesamten Sektorverkehr besser wird und dass in dem Vorschlag neue Technologien und Logistik-Dienstleistungen berücksichtigt werden, die dazu dienen können, Verkehrsdienstleistungen im Allgemeinen und solche für Menschen mit Behinderungen im Besonderen zu verbessern;

3. fordert die Kommission auf, bis 2013 anhand von Informationen der Mitgliedstaaten eine umfassende quantitative Analyse des gegenwärtigen Stands in Bezug auf das Infrastrukturniveau, die Verkehrsnetzichte und die Qualität der Verkehrsdienste in allen EU-Mitgliedstaaten vorzulegen; stellt fest, dass dadurch ein Überblick über die gegenwärtige Lage in der EU der 27 geschaffen, die ungleiche Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen der Mitgliedstaaten und ihrer Regionen verdeutlicht und aufgezeigt wird, wie die Infrastrukturen sämtlicher Verkehrsarten derzeit finanziert werden und welches die künftigen Investitionsprioritäten sind;
4. ist sich des wichtigen Beitrags bewusst, den der Verkehr zur Industriepolitik, zur Wettbewerbsfähigkeit und zur Handelsbilanz der EU leistet; stellt fest, dass sich der Wert der Ausfuhren von Maschinen und Anlagen für den Verkehrssektor 2009 auf insgesamt 454,7 Milliarden EUR belief, was einem Anteil von 41,5 % an den Ausfuhren aus der EU der 27 entspricht; stellt fest, dass die EU 2009 die größten Handelsbilanzüberschüsse mit Maschinen und Anlagen für den Verkehrssektor (112,6 Milliarden EUR) und Verkehrsdienstleistungen (21,5 Milliarden EUR) erzielt hat;
5. befürwortet die zehn im Weißbuch für 2050 und 2030 gesetzten Ziele bezüglich eines wettbewerbsfähigen und ressourcenschonenden Verkehrssystems, ist jedoch der Auffassung, dass es für die Zeit bis 2020 genauerer Bestimmungen bedarf in Bezug auf die Finanzierung – im Licht der wirtschaftlichen Situation der einzelnen Mitgliedstaaten – und auf die allgemeinen energie- und umweltpolitischen Herausforderungen für den Verkehr, und fordert deshalb die Kommission auf, Rechtsvorschriften auszuarbeiten, um eine Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen von Kohlendioxid und anderen Treibhausgasen um 20 % (gegenüber den Bezugswerten von 1990) zu erreichen und die anschließenden Zwischenziele bis 2020 (gegenüber den Bezugswerten von 2010) anhand der „20-20-20-Ziele“ und in Zusammenarbeit mit internationalen Partnern zu verwirklichen:
  - Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs um 20 %,
  - Reduktion des Lärms und des Energieverbrauchs von Schienenfahrzeugen um 20 %,
  - Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs im gesamten europäischen Luftraum um 30 %,
  - EU-weit einheitliche Reduktion der Emissionen von Kohlendioxid und Schadstoffen im Schiffsverkehr um 30 %, wobei die IMO-Übereinkünfte über den Energieeffizienzindex (EEDI) und den Energieeffizienz-Managementplan für Schiffe

(SEEM) Beiträge leisten werden;

fordert, alle in dieser Ziffer genannten Ziele als Priorität zu betrachten und deshalb jährlich zu überprüfen;

6. betont, dass die Vollendung des europäischen Verkehrsbinnenmarkts durch eine weitere Öffnung der Verkehrsnetze und -märkte anzustreben ist, und zwar unter Berücksichtigung von wirtschafts-, beschäftigungs-, sozial- und raumordnungspolitischen Aspekten, und fordert die Kommission auf, sicherzustellen, dass Vorschläge zur Öffnung der Dienstleistungssektoren aller Verkehrsmärkte kein Sozialdumping, keine Verschlechterung der Dienstleistungsqualität und keine Monopole oder Oligopole zur Folge haben; betont, dass Leitlinien zu staatlichen Beihilfen für Seehäfen immer noch dringend erforderlich sind;
7. hebt die bislang unzureichend genutzten verkehrsbezogenen Potenziale in manchen Gebieten hervor und streicht die Bedeutung eines gemeinsamen europäischen Verkehrsraums mit Verbundbildung und Interoperabilität heraus, der auf einer wirklich europäischen Bewirtschaftung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrssysteme beruht, welche durch Überwindung der Auswirkungen von Grenzen zwischen den Mitgliedstaaten bei allen Verkehrsträgern zu erreichen ist, mit dem Ziel der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und der Attraktivität der gesamten Europäischen Union; betont die Bedeutung des territorialen Zusammenhalts und besonders die Zugänglichkeitsprobleme der Regionen in äußerster Randlage, der Inseln, der Regionen ohne Küste und der abgelegenen Regionen sowie die Bedeutung von guten Verbindungen zwischen den Mitgliedstaaten und ihren Nachbarstaaten;
8. betont, dass effiziente Komodalität im Personen- und Güterverkehr bei allen Segmenten der Verkehrs- und Logistikdienstleistungen, die an Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz, Sicherheit der Energieversorgung, Sozial-, Gesundheits- und Arbeitsbedingungen und Sicherheitsaspekten gemessen wird und bei der der territoriale Zusammenhalt und das räumliche Umfeld einzelner Staaten und Regionen zu berücksichtigen ist, als Leitgedanke der zukünftigen Verkehrspolitik verstanden werden muss; ist der Auffassung, dass die Verkehrsträger einander ergänzen und zusammenwirken müssen und dass die hier vorgegebenen Parameter dazu verwendet werden sollten, die gegenwärtige und künftige Verteilung auf die Verkehrsträger in Staaten und Regionen anhand von deren individuellen Möglichkeiten zu ermitteln; vertritt die Auffassung, dass der Einsatz nachhaltiger Verkehrsmittel auch bei kurzen und mittleren Strecken systematisch begünstigt werden sollte;
9. weist auf die starke Abhängigkeit der Union von eingeführten fossilen Brennstoffen hin, deren Lieferung von außerhalb der Union mit erheblichen Risiken bezüglich der wirtschaftlichen Aspekte der Sicherheit der Union und der Flexibilität ihrer außenpolitischen Optionen verbunden ist, und fordert die Kommission auf, die Sicherheit der externen Energieversorgung der Union zu definieren und regelmäßig zu messen;
10. hält es für sehr wichtig, die Verkehrsinfrastruktur der neuen Mitgliedstaaten, einschließlich der Straßeninfrastruktur, auszubauen, damit ein gemeinsamer europäischer Verkehrsraum entsteht, und die Verkehrsnetze dieser Staaten mit denen der angrenzenden

Staaten zu verknüpfen; fordert die Kommission auf, den Bedarf der neuen Mitgliedstaaten in Bezug auf Verkehrsinfrastrukturausbau in ihren künftigen mehrjährigen Finanzrahmen einzubeziehen, damit die Verkehrsinfrastruktur der neuen Mitgliedstaaten bis 2025 das Niveau der anderen Mitgliedstaaten erreicht;

11. begrüßt und befürwortet die Vorschläge der Kommission zu der „Connecting Europe Facility“ und der Initiative für projektbezogene EU-Anleihen und fordert die Mitgliedstaaten auf, das Kernnetz zu verwirklichen, weil das Konzept des TEN-V nur wenige nachhaltige Projekte mit europäischem Mehrwert und mit erhöhter, realistischer Finanzierung bieten dürfte; fordert, dass
  - die Mitgliedstaaten sich verpflichten, die wesentlichen bekannten Engpässe bei jedem Verkehrsträger im europäischen Verkehrsraum bis 2020 zu beseitigen, und dabei, wenn erforderlich, deren Umgehung durch den Aufbau von intermodaler Infrastruktur am Anfangs- und am Endpunkt einer Strecke fördern, den grenzüberschreitenden Projekten zwischen allen Mitgliedstaaten Priorität geben, ohne die Anbindung an angrenzende Staaten zu vernachlässigen, und bis 2015 ein genehmigtes Finanzierungskonzept vorlegen;
  - die Kommission die Zusage macht, die Stabilität der Finanzierung der TEN-V-Projekte – koordiniert mit der Regionalpolitik – zu erhöhen;
  - sich die Kommission verpflichtet, alternative Finanzierungsmodelle und -instrumente, u. a. projektbezogene Anleihen, zu unterstützen und bei den Vorschlägen zur Internalisierung der externen Kosten eine verstärkte Nutzung der daraus entstandenen Einnahmen für die Finanzierung von TEN-V-Projekten vorzusehen;
  - die Festlegung der Prioritäten in engem Zusammenhang mit den Bedingungen zur Nutzung von regionalen Strukturfondsmitteln betrachtet wird, damit langfristig für die Wirksamkeit und Sichtbarkeit der EU-Maßnahmen im Bereich des TEN-V gesorgt ist, und die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, Finanzmittel für diese Projekte über die Laufzeit der Mehrjahresprogramme der EU hinaus zu garantieren;
  - die Priorität der Projekte nach 2015 nur dann aufrechterhalten wird, wenn die Mitgliedstaaten bindende Haushaltsbeschlüsse getroffen haben, die eine Ausführung der Projekte garantieren, und die Kofinanzierung der EU nach dem Grundsatz des Verfalls bei Nichtnutzung („use it or lose it“) erfolgt;
  - EuroVelo, das europäische Radfernwegenetz, in das TEN-V aufgenommen wird;
12. betont, dass durch die Schaffung einer guten Verkehrsinfrastruktur und eines guten Zugangs zu ihr alle Regionen wirtschaftlich gestärkt und attraktiver für Direktinvestitionen gemacht werden, wodurch sich langfristig sowohl ihre Wettbewerbsfähigkeit als auch die Wettbewerbsposition der gesamten EU verbessert und ein solider Ausbau des Binnenmarkts sichergestellt und das Ziel des territorialen Zusammenhalts erreicht wird;
13. weist darauf hin, dass die Verkehrsnetze eine erstrangige Rolle in der Raumordnungspolitik spielen; betont den besonderen Beitrag, den wichtige



Verkehrsinfrastrukturen wie Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecken zur Ankurbelung der lokalen Entwicklung leisten; ist der Ansicht, dass die Makroregionen und die Strategien zu ihrer Entwicklung das Potenzial haben, eine aktivere Rolle bei der Umsetzung einer abgestimmten, erfolgreichen und nachhaltigen Verkehrspolitik zu spielen; weist darauf hin, dass es wichtig ist, gemeinsame Strategien für die Verkehrsinfrastrukturen zu konzipieren, zu planen und umzusetzen, und auf die Notwendigkeit der Weitergabe bewährter Praxis im Verkehrsbereich; betont, dass die Bürger und Unternehmen in der EU unmittelbar von einem gemeinsamen europäischen Verkehrsraum profitieren werden, mit dem Zeit- und Kosteneinsparungen im Güter- und Personenverkehr und eine stärkere Marktintegration erreicht werden sollen;

14. stellt fest, dass für Personen- und Gütertransport bei allen Verkehrsarten gleiche, den Risiken angemessene und auf EU-Ebene harmonisierte Standards für die Gefahrenabwehr gelten sollten, und verlangt einen Vorschlag im Hinblick auf die Finanzierung der Erfüllung dieser Anforderung; vertritt die Auffassung, dass im Fall des See- und des Luftverkehrs von vornherein internationale Koordinierung zu verlangen ist, wobei bisherige Regelungen bis 2015 überprüft und nötigenfalls überarbeitet und stufenweise in Übereinkünfte mit Drittstaaten einbezogen werden sollten;
15. betont die Bedeutung einer kohärenten Strategie für den Übergang zu alternativen und erneuerbaren Energieträgern für den Verkehr und hebt hervor, dass durch einen Energiemix und bereits bestehende Energieeinsparungsmethoden die festgelegten Ziele erreicht werden können; stellt fest, dass dieser Übergang spezielle Infrastrukturen und entsprechende Anreize voraussetzt und dass Reduktionsziele technologieneutral aufgestellt werden sollten;
16. fordert bis 2015 einen Vorschlag zur städtischen Mobilität, bei dem die Unterstützung von Projekten, unter Achtung des Subsidiaritätsprinzips, von der Vorlage von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität durch kommunale Instanzen abhängig gemacht wird, die eine effiziente Personen- und Güterlogistikette in städtischen und bebauten Zonen vorsehen, die Reduzierung des Verkehrsaufkommens, der Unfallzahlen, der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung bewirken, den Normen und Zielvorgaben der EU-Verkehrspolitik genügen, sich mit den Bedürfnissen umliegender Städte und Regionen vertragen und keine neuen Marktschranken schaffen; empfiehlt den Austausch bewährter Praxis in Bezug auf Innovation und Forschung im Bereich nachhaltige Konzepte für städtische Mobilität;
17. betont, dass das Verhalten der Verkehrsnutzer ausschlaggebend ist, und fordert die Schaffung von Anreizen zur Wahl nachhaltiger, mit körperlicher Betätigung verbundener, sicherer und gesunder Verkehrsmittel und Mobilitätsarten; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, unter Achtung des Subsidiaritätsprinzips bis 2013 Vorschläge über Initiativen auszuarbeiten, die umweltverträglichen öffentlichen Verkehr und Fortbewegung zu Fuß und per Fahrrad, besonders in Städten, fördern mit dem Ziel, die Zahl der Nutzer dieser Fortbewegungsarten zu verdoppeln; hält es deshalb für wichtig, sichere Infrastrukturen für Fußgänger und Radfahrer, gerade in Städten, zu schaffen, die Interoperabilität von Verkehrsdienstleistungen zu verbessern sowie die Einführung eines einheitlichen Fahrausweises und eines integrierten E-Ticket-Systems für multi-modale Fortbewegung zu fördern, bei der auch Fern- und Nahverkehr verknüpft werden; weist

darauf hin, dass Barrierefreiheit und Bezahlbarkeit von Verkehrsmitteln für die soziale Mobilität von entscheidender Bedeutung sind und dass das Ineinklangbringen von Nachhaltigkeitszielen mit gesellschaftlichen Bedürfnissen bei der Planung der zukünftigen Verkehrspolitik stärker berücksichtigt werden sollte;

18. ist der Überzeugung, dass Grundregeln für Fahrgastrechte in einer Charta der Fahrgastrechte, die alle Verkehrsarten erfasst, festgeschrieben werden sollten, und erwartet deshalb von der Kommission bis spätestens Anfang 2012 die Vorlage eines entsprechenden Vorschlags, in dem die besonderen Merkmale jeder Verkehrsart und die bisherigen Erfahrungen zur Geltung kommen und der ein Kapitel über die Rechte von Passagieren mit Behinderungen enthält; verlangt die einheitliche Auslegung und die konsequente Umsetzung, Durchführung und Durchsetzung dieser Rechte aufgrund klarer Definitionen und Leitlinien und mit transparenten Regeln bezüglich ihrer Handhabung; betont, dass auf zusätzliche Gebühren bezogene Rechtsvorschriften notwendig sind, die alle Verkehrsarten abdecken;
19. betont, dass für die gesamte Wertschöpfungskette der Transport- und Logistikunternehmen eine integrierte Verkehrspolitik erforderlich ist, mit der die Herausforderungen für Verkehr und Mobilität, gerade in städtischen Gebieten, in geeigneter Weise angegangen werden können; fordert eine verbesserte Koordinierung zwischen den Entscheidungsträgern in den EU-Institutionen sowie einen ständigen Dialog und Konsultationen mit der Logistikbranche, Verkehrsdienstleistern und Kunden im Rahmen eines europäischen Logistik- und Mobilitätsforums;
20. spricht sich dafür aus, der Förderung umweltfreundlicher Logistik und verbesserter Mobilitätssteuerung Vorrang einzuräumen;
21. bekräftigt, dass eine nachhaltige Multimodalität für die Personen- und Güterlogistik intermodale Knotenpunkte und Terminals, eine integrierte Planung und Logistik und eine integrierte allgemeine und berufliche Bildung erfordert;
22. betont, dass die EU ihren Spitzenplatz bei der technologischen Innovation behaupten muss, damit Effizienz, Nachhaltigkeit und Beschäftigung gefördert werden; fordert die Gewährung von Finanzmitteln für ein Forschungs- und Entwicklungsprogramm, das gezielt auf nachhaltige und sichere Mobilität ausgerichtet wird, mit konkreter Umsetzungsstrategie, einem Zeitplan und wirkungsvoller Finanzkontrolle und mit dem Ziel,
  - bei allen Verkehrsarten die Führungsstellung des Produktions- und Forschungsstandorts EU zu behaupten und dabei besondere Schwerpunkte auf Verkehr mit geringeren Kohlendioxidemissionen, allgemein auf weniger Emissionen und Lärmbelastung sowie auf mehr Sicherheit und Gefahrenabwehr zu legen;
  - effiziente, intelligente, interoperable und verknüpfte Systeme zu schaffen und dadurch SESAR, Galileo, GMES, ERTMS, River Information Services, SafeSeaNet, LRIT und IVS zu fördern;
  - praxisorientierte Lösungen zu finden unter Einbeziehung einer Expertengruppe aus

Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Gesellschaft;

- durch die Fortsetzung der Initiative E-safety die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen und die Infrastruktur für die Einführung des Notrufsystems E-Call unter Wahrung des Datenschutzes aufzubauen;
23. ist der Auffassung, dass bei allen Verkehrsarten bürokratische Hürden abgebaut werden sollten, und fordert deshalb die verstärkte Vereinfachung und Harmonisierung der Beförderungs- und Logistikkdokumente, vor allem für den Güterverkehr, und bis 2013 einen Vorschlag zur Vereinheitlichung von Frachtdokumenten und elektronischen Dokumenten, auch im Interesse der Begünstigung des multimodalen Frachtverkehrs;
  24. betont die Notwendigkeit der Verbesserung und der Standardisierung von Kontrollgeräten, wie Geschwindigkeitskameras und On-board-units, sowie von Kommunikationssystemen bzw. -trägern und fordert bis 2013 einen Vorschlag zur gegenseitigen Anerkennung und Interoperabilität dieser Geräte; betont, dass die Koordinierung und die Zusammenarbeit zwischen den einzelstaatlichen Behörden bei Strafverfolgung über Grenzen hinweg verbessert werden müssen und dass es für mehr Konvergenz bei der Anwendung der Straßenverkehrssicherheitsnormen zu sorgen gilt;
  25. betont, dass mögliche Änderungen der Ladeeinheiten und deren Standardisierung unter Berücksichtigung der im weltweiten Verkehr verwendeten Ladeeinheiten und der Abmessungen von Frachtfahrzeugen dazu beitragen müssen, den multimodalen Verkehr zu optimieren, und nachweisbare Vorteile in Form von Kraftstoffeinsparung, geringeren Emissionen und verbesserter Straßenverkehrssicherheit mit sich bringen müssen;
  26. empfiehlt, dass die Kommission die Verwendung des europäischen modularen Systems (EMS) nur auf bestimmten Strecken auf Antrag eines Mitgliedstaats genehmigt, wenn die vorhandene Infrastruktur und die geltenden Sicherheitsanforderungen das zulassen;
  27. hebt die Bedeutung der europäischen Beförderungsvermittler hervor und fordert zusätzliche Anstrengungen, um ihre europäische Dimension zu stärken;
  28. fordert die Mitgliedstaaten auf, gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen allen Verkehrsträgern bezüglich der Energiebesteuerung und der Mehrwertsteuer zu unterstützen und auf sie hinzuarbeiten;
  29. fordert in Bezug auf den Straßenverkehr,
    - dass bis 2014 eine erneute Überarbeitung der Rechtsvorschriften über Lenk- und Ruhezeiten im Personen- und Güterverkehr und ihrer Durchführung erfolgt und die Auslegung ihrer Durchführung und Durchsetzung harmonisiert wird, wobei die Position des Europäischen Parlaments zu einer Harmonisierung der Sanktionen im Straßengüterverkehr berücksichtigt werden sollte, und stellt fest, dass auch eine Harmonisierung der Beschränkungen des Güterkraftverkehrs in der gesamten Europäischen Union notwendig ist;
    - dass die bereits aufgestellten Zielvorgaben eingehalten und den vorrangigen Projekten des transeuropäischen Straßennetzes neue Impulse gegeben werden;

- dass bis 2020 die Zahl der sicheren Lkw-Stellflächen auf dem transeuropäischen Straßennetz gegenüber den Zahlen von 2010 um 40 % erhöht werden und ihre Qualität (Hygiene-Standards) verbessert wird;
- dass die Kommission Initiativen der Mitgliedstaaten unterstützt, die durch Steuerbegünstigungen die Schaffung eines sicheren und umweltfreundlichen Fuhrparks fördern;
- dass die Kommission bis Ende 2013 einen Bericht über den Zustand des gemeinschaftlichen Güterkraftverkehrsmarkts ausarbeitet, der eine Analyse der Marktsituation mit einer Bewertung der Wirksamkeit der Kontrollen und der Entwicklung der Beschäftigungsbedingungen in diesem Berufszweig sowie eine Bewertung der Frage enthält, ob die Harmonisierung der Vorschriften unter anderem in den Bereichen Durchsetzung von Straßenbenutzungsgebühren und Sozial- und Sicherheitsvorschriften so viele Fortschritte erzielt hat, dass eine weitere Öffnung der inländischen Güterkraftverkehrsmärkte einschließlich der Aufhebung der Beschränkungen der Kabotage in Betracht kommt;
- dass die Aus- und Weiterbildung von im Verkehr beschäftigten Personen, einschließlich derjenigen, die mit der Beförderung zusammenhängende Dienste für Fahrgäste erbringen, und der Zugang zu den entsprechenden Berufen verbessert werden, um eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Löhne zu bewirken und diese Berufe attraktiver zu machen;
- dass standardisierte EU-Methoden zur Berechnung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks von Verkehrs- und Logistikleistungen eingeführt werden, um eine Vervielfältigung der nationalen Ansätze zu unterbinden, und dass Initiativen der Wirtschaft unterstützt werden, die Berechnung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks insbesondere im Fall des Güterkraftverkehrs zu fördern;

### 30. fordert in Bezug auf den Schiffsverkehr:

- einen Vorschlag zum sog. blauen Gürtel bis 2013, um die Formalitäten für Schiffe, die zwischen EU-Häfen verkehren, zu erleichtern und das Potenzial der „Meeresautobahnen“ dadurch auszubauen, dass in Einklang mit dem geltenden Umwelt- und Naturschutzrecht ein echter Binnenmarkt für den Seeverkehr innerhalb der EU geschaffen wird,
- Initiativen, die dafür sorgen, dass die Verminderung der Schwefelemissionen von Schiffen nicht eine Rückverlagerung auf andere Verkehrsträger herbeiführt,
- die Einführung einer europäischen Politik für den Kurz- und Mittelstreckenseeverkehr, um freie Kapazitäten auf Binnenschiffahrtswegen zu nutzen und die EU-Ziele der Verminderung von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu erreichen,
- fortgesetzte Unterstützung des Programms Naiades unter Einhaltung des geltenden Umwelt- und Naturschutzrechts und ein Folgeprogramm, durch das das jetzige Programm Naiades ab 2014 fortgeschrieben wird,

- einen Vorschlag zur 20-prozentigen Erhöhung der Anzahl an multimodalen Anbindungen (Plattformen) für die Binnenschifffahrt, die Binnenhäfen und den Schienenverkehr gegenüber der Zahl von 2010 bis 2020 und entsprechende finanzielle Förderung sowie die Verlängerung des Programms Marco Polo über 2013 hinaus zu dem Zweck, das Potenzial für den Schiffsverkehr effizient zu nutzen,
- die Zuweisung von mindestens 15 % der TEN-V-Mittel im nächsten mehrjährigen Finanzrahmen für Projekte zur Verbesserung nachhaltiger und multimodaler Anbindungen zwischen Seehäfen, Binnenhäfen und multimodalen Plattformen mit Schwerpunkt auf Projekten des Schiffsverkehrs,
- aufgrund der Internationalität des Seeverkehrs die Angleichung der Ausbildung im Schiffsverkehr nach einem internationalen Standard bis 2012, insbesondere die zügige Anpassung des Vorschlags der Kommission zur Änderung der Richtlinie 2008/106/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten zwecks Einbeziehung der Änderungen von 2010 an dem Übereinkommens über die Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten in das Unionsrecht, die Vorlage eines Vorschlags zur gegenseitigen Anerkennung der Rahmenbedingungen für die Ausbildung von Hafentarbeitern bis Ende 2013 und die Ausarbeitung einer Strategie zur Nachwuchsgewinnung für maritime Berufe;

31. fordert in Bezug auf den Luftverkehr:

- die Förderung der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums II durch die Kommission und die Mitgliedstaaten, zu der die Einführung von SESAR einen wichtigen Beitrag leisten wird, und die Vorlage eines Vorschlags der Kommission über die Vollendung eines einheitlichen europäischen Luftraums durch eine Reduzierung der Zahl der funktionalen Luftraumblöcke bis 2013,
- die Verbesserung der Abstimmung zwischen den Verordnungen über den einheitlichen Luftraum, den Projekten SESAR und Galileo und den Clean-Sky-Initiativen durch die Kommission, damit Maßnahmen zur Energieeinsparung und zur Senkung der Treibhausgasemissionen mit mehr Erfolg durchgeführt werden,
- Vorrang für die Dienstleistungsqualität und die Koordination mit internationalen Normen bei den weiteren Vorschlägen zu Marktliberalisierungen,
- alle notwendigen Maßnahmen der Kommission und der Mitgliedstaaten, damit der EU-Handel mit Emissionszertifikaten bis 2012 auf internationaler Ebene akzeptiert wird, wodurch gleiche internationale Spielregeln sichergestellt werden,
- aktive Bemühungen um die Schaffung eines „Kontrollpunkts der Zukunft“ für die Sicherheitskontrolle von Reisenden und Frachtgut;

32. fordert in Bezug auf den Schienenverkehr,

- dass die Kommission bei Vorschlägen zur weiteren Öffnung der Märkte den Verpflichtungen der Mitgliedstaaten im öffentlichen Nahverkehr und dem bestehenden Dienstleistungsangebot Rechnung trägt, mit dem Ziel, das jetzige Dienstleistungsangebot zu verbessern und zugleich einen gerechteren Wettbewerb sicherzustellen und Sozialdumping zu unterbinden,
  - dass die technische Harmonisierung und die Interoperabilität seitens der Mitgliedstaaten stärker gefördert werden, besonders die Harmonisierung der Regeln zur Zulassung von Fahrzeugen, damit die Fahrzeugzulassung unter Bedingungen der finanziellen Transparenz nicht länger als zwei Monate dauert, und dass die Zuständigkeiten der Europäischen Eisenbahnagentur und ihre Mittelausstattung bis 2012 entsprechend geändert werden;
  - dass neue, durchdachte Impulse für die Eisenbahninfrastruktur, die Lärmverringerung und den ERTMS-Aktionsplan für die Zeit bis 2020 gegeben werden,
  - dass die Kommission bis spätestens 31. Dezember 2012 einen Vorschlag für eine Richtlinie mit Bestimmungen über das Verhältnis zwischen dem Betrieb von Infrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen und einen Vorschlag über die Öffnung der nationalen Märkte für Schienenpersonenverkehrsdienste, durch den die Qualität des Schienenverkehrs nicht beeinträchtigt wird und die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gewahrt bleiben, vorlegt,
  - dass die nationalen Regulierungsbehörden im Interesse eines effizienteren Schienenverkehrs Unabhängigkeit und gestärkte Befugnisse erhalten, dass diese Behörden in einem europäischen Verbund enger zusammenarbeiten und dass die Kommission bis 2014 einen Vorschlag ausarbeitet, der weitere Schritte zu diesem Ziel vorsieht und eine europäische Regulierungsbehörde schafft,
  - dass die Ausbildung und Fortbildung nach anspruchsvollen Maßstäben und die Förderung der staatenübergreifenden Anerkennung von Ausbildungsabschlüssen und Qualifikationen wichtiger genommen werden;
33. stellt fest, dass die europäische Schienenverkehrsbranche immer stärker der Konkurrenz von Anbietern aus Drittländern auf dem europäischen Markt ausgesetzt ist; erklärt sich besorgt über die erheblichen Hindernisse für Bewerbungen von EU-Anbietern um öffentliche Aufträge in Drittstaaten;
34. fordert die Kommission auf, in ihren Abschätzungen der Auswirkungen von Legislativvorschlägen die Möglichkeiten zur Schaffung „ökologischer Arbeitsplätze“ und Maßnahmen zu ihrer Förderung zu ermitteln, zu quantifizieren und zu bewerten;
35. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, eine gemeinsame Strategie der Information, der Kommunikation und der Konsultation der Beteiligten, unter besonderer Einbeziehung der betroffenen Bürger, in Bezug auf den Bedarf, die Planung, die Entwicklung und die Finanzierung der Infrastrukturen vorzulegen, die entsprechend den Verpflichtungen im Rahmen der Strategie Europa 2020 für Wachstum, Mobilität, Entwicklung und Beschäftigung notwendig sind;

36. erklärt es angesichts der Tatsache, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften bedeutende verkehrspolitische Zuständigkeiten haben, für wesentlich, dass sie über einen mehrere staatliche Ebenen umfassenden Ansatz mitwirken können;
37. fordert, dass die Kommission die Ziele des Weißbuchs, die Fortschritte und die Ergebnisse jährlich begutachtet und dem Parlament alle fünf Jahre über die Durchführung des Weißbuchs Bericht erstattet;
38. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

## BEGRÜNDUNG

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

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

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

### ***1. Kohärente und konkrete Zielvorgaben bis 2020***

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

Des Weiteren ist es wichtig, den Zeitpunkt festzulegen, bis zu dem diese Ziele erreicht werden müssen, um ein Voranschreiten zu untersuchen. Die im neuen Weißbuch gesetzten



Zielvorgaben beziehen sich größtenteils auf den Zeitraum bis 2050 bzw. 2030. Der Berichtersteller befürwortet zwar diese Langfristziele, betont jedoch, dass nicht absehbar ist, wie schnell sich Innovation und Technik und die wirtschaftliche Situation der Länder bis dahin entwickeln werden und welchen neuen Herausforderungen sich die europäische Verkehrspolitik bis 2050 stellen müssen. Aus diesen Gründen schlägt er konkrete und mit anderen Politikbereichen kohärente Zielvorgaben bis 2020 vor, die sich auf alle Verkehrsträger beziehen, und verlangt, die Zielvorgaben einer jährlichen Prüfung zu unterziehen.

## **2. EU-Standards für einen gemeinsamen europäischen Binnenverkehrsraum**

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

### **a) Sicherheit**

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

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

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

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

### **b) Energie und Umwelt**

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

Die Dekarbonisierung des Verkehrs ist nach wie vor ein bedeutsames politisches Ziel. Dazu

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

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

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

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

### ***c) Arbeits- und Sozialbedingungen***

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

Die Angleichung der Aus- und Weiterbildung, des Zugangs zum Beruf und der Arbeitsbedingungen bei allen Verkehrsträgern wird langfristig zu einer Angleichung der Löhne führen und damit sowohl Sozialdumping als auch Wettbewerbsverzerrungen

verhindern. Auch die gegenseitige Anerkennung von Aus- und Weiterbildungen spielt dabei eine entscheidende Rolle. Im Seeverkehr sollte hierbei die internationale Abgleichung Beachtung finden.

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

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

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

#### ***d) Administrative Vereinfachung***

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

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

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

#### ***e) Globaler Faktor***

Diese Vorgaben bezüglich Sicherheit, Umweltschutz, Energie und Technologie sollte die EU als Vorreiter auf globaler Ebene durchsetzen. Dies wird jedoch nur möglich sein, wenn

zunächst einmal eine Einigung zu der Harmonisierung und Standardsetzung zwischen den 27 Mitgliedstaaten erfolgt und im zweiten Schritt auch erfolgreich umgesetzt wird. Nur wenn Europa mit einer Stimme spricht, kann es seine Vorgaben verteidigen. Dass dies heutzutage noch problematisch ist, wird an folgenden Beispielen deutlich. Zum einen zeigt sich am ETS, welches 2012 eingeführt werden soll, wie stark der Widerstand auf internationaler Ebene ist. Zum anderen beweist auch der nur langsam voranschreitende Einsatz des ERTMS die zögerliche Haltung der Mitgliedstaaten. Abschließend ist das Luftverkehrsabkommen mit den USA, bei dem die Angleichung von Rechtsvorschriften, die gegenseitige Anerkennung und die technische Unterstützung nur unzureichend geregelt werden konnten, ein gutes Beispiel für die Herausforderungen, die die EU auf internationaler Ebene noch meistern muss.

### ***3. Effiziente Komodalität als Leitgedanke zukünftiger europäischer Verkehrspolitik***

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

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

### ***4. TEN-V und Finanzierung***

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

Kernnetz schnellstmöglich vollständig ausgebaut und nicht an Projekten festgehalten wird, die nur geringe Aussicht auf Vollendung haben.

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

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

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

### ***5. Städtische Mobilität***

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

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

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

In Städten und ihrem Umland ist ein sicheres, attraktives und zuverlässiges Verkehrssystem

notwendig, bei dem die Verkehrsträger aufeinander abgestimmt sind und multimodale Fahrten ermöglichen. Zudem spielen auch die Preise der Tickets, die Bereitstellung von E-Tickets, die online buchbar sind, und die Fahrgastrechte hierbei eine nicht unwesentliche Rolle, weil sie die Wahl des Verkehrsträgers beeinflussen.

## ***6. Forschung und Innovation***

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

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

15.11.2011

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

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

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

Verfasser der Stellungnahme: Bogusław Sonik

### **VORSCHLÄGE**

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

1. begrüßt den Fahrplan der Kommission für den Übergang zu einer wettbewerbsfähigen CO<sub>2</sub>-emissionsarmen Wirtschaft einschließlich der Zielvorgabe, im Verkehrssektor eine Verringerung der Treibhausgasemissionen um 60 % bis 2050 zu erreichen;
2. weist darauf hin, dass ein nachhaltiges und umweltfreundliches Verkehrsnetz das Rückgrat der europäischen Wirtschaft ist und Anlass zu den notwendigen Initiativen und zur Setzung angemessener legislativer und/oder finanzieller Anreize für einen Übergang zu Antriebstechniken auf der Grundlage nichtfossiler Kraftstoffe geben sollte;
3. fordert die Einführung einer verbindlichen Zielvorgabe für die Verringerung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bis 2050;
4. fordert die Kommission auf, über kosteneffiziente Maßnahmen zur Verringerung der Rußemissionen im Verkehrssektor Bericht zu erstatten und Vorschläge mit einer raschen Klimaschutzwirkung und positiven Nebeneffekten für die Gesundheit vorzulegen;
5. ist sich bewusst, dass sich sowohl die CO<sub>2</sub>-Emissionen als auch die Emissionen von CO, NO<sub>x</sub>, VOC, SO<sub>4</sub> sowie Bremsstaub und Reifenabrieb insbesondere in städtischen Gebieten stark auf die Luftqualität und folglich in Gestalt von Lungenerkrankungen und verschiedenen Krebsarten auch auf die menschliche Gesundheit auswirken;
6. vertritt die Ansicht, dass aufgrund der Erdölabhängigkeit des Verkehrssektors alternative

und erneuerbare Energieträger immer mehr an Bedeutung gewinnen, aber auch viel stärker in die erforderliche Infrastruktur investiert werden muss; betont jedoch, dass Agrokraftstoffe für den nachhaltigen Verkehr nur dann eine Rolle spielen können, wenn der Sektor effizienter wird und sich der Kraftstoffbedarf insgesamt verringert, und dass die Nachhaltigkeitskriterien um Treibhausgasemissionsbilanzen für die auf Verdrängungseffekte zurückgehenden indirekten Landnutzungsänderungen ergänzt werden; merkt zudem an, dass mit einer umweltbewussten Fahrweise bereits heute Energie und Kraftstoffe eingespart werden könnten und dass kraftstoffsparende Verfahren auch in anderen Bereichen ausgeweitet und gefördert werden sollten, z. B. der kontinuierliche Sinkflug bei Flugzeugen;

7. nimmt zur Kenntnis, dass in jüngster Vergangenheit Verringerungen der Emissionen bei Verkehrsmitteln, die mit fossilen Brennstoffen angetrieben werden, stets wieder durch eine steigende Nachfrage ausgeglichen wurden, was eine erhöhte Verkehrsbelastung zur Folge hatte und dazu geführt hat, dass die Luftverschmutzung die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte nach wie vor überschreitet; betont deshalb nochmals, dass auf eine gänzlich neue Technologie oder zumindest auf die bestmögliche Technologie mit fossilen Brennstoffen umgestellt werden muss, und unterstützt dementsprechend unabhängig von einer etwaigen Mitfinanzierung durch die EU Forschungsarbeiten, die eine beschleunigte Einführung von Öko-Innovationen und neuen Beförderungstechnologien zum Ziel haben;
8. betont, dass Beihilfen zur Ökologisierung der innerstädtischen Personenbeförderung der Beschäftigung zugute kämen, wenn diese Mittel in den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs investiert würden;
9. fordert erneut, dass in Fällen, in denen diese Anreize auf dem Markt keine Wirkung zeigen, die Kommission und die Mitgliedstaaten einschreiten und sicherstellen sollten, dass das Verursacherprinzip umgesetzt wird;
10. nimmt zur Kenntnis, dass einige der Regionen in der EU, in denen der Transportbedarf nicht gedeckt ist, noch Aufholbedarf haben und ein großes Wachstum im Verkehrssektor aufweisen werden, sobald ihre Infrastruktur ausgebaut ist und ihre Wirtschaft in Schwung kommt; vertritt aus diesem Grund die Auffassung, dass es ebenfalls wichtig ist, sich bei zukünftigen Maßnahmen auf die Beseitigung der signifikanten Unterschiede in der Infrastrukturentwicklung zwischen bestimmten europäischen Regionen/Ländern zu konzentrieren und diese Problematik auch im Rahmen der Abschätzung der Folgen darzustellen, insbesondere durch Maßnahmen der Regionalpolitik der EU; fordert die Kommission auf, die Finanzierungsinstrumente der EU im Rahmen einer umfassenden Finanzierungsstrategie zu mobilisieren, in der die Mittel der EU sowie öffentliche und private nationale Mittel gebündelt werden;
11. hebt hervor, dass eine bessere Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen wichtig ist, um eine stärkere Interoperabilität und damit bessere Verbindungen für Reisende, insbesondere zwischen ländlichen und städtischen Gebieten, zu gewährleisten;
12. weist darauf hin, dass insbesondere in Mitgliedstaaten mit großer Fläche Entfernungen sehr groß sein können und die Bevölkerungsdichte sehr gering sein kann; fordert die



Kommission auf, im europäischen Verkehrssystem auch den Transportbedarf entlegener und dünn besiedelter Gebiete zu berücksichtigen;

13. empfiehlt im Rahmen der Strategie der Internalisierung der externen Kosten, geeignete Maßnahmen zu prüfen, um die Nachhaltigkeit im Verkehr zu gewährleisten;
14. befürwortet den Vorschlag, das Benutzer- und das Verursacherprinzip immer stärker und schließlich vollständig durchzusetzen, und die Verpflichtung zur Beseitigung von Verzerrungen (einschließlich schädlicher Subventionen), Generierung von Erträgen und Gewährleistung der Finanzierung künftiger Verkehrsinvestitionen, und fordert Maßnahmen, um diese Ziele bis 2020 umzusetzen;
15. ist sich bewusst, dass die vollständige Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsarten, bei der dem Verursacherprinzip Rechnung getragen wird, eine grundlegende politische Maßnahme ist, um zum Umstieg auf ein CO<sub>2</sub>-emissionsärmeres Verkehrssystem beizutragen;
16. weist darauf hin, dass zur Förderung des Wettbewerbs im Verkehrssektor Kosten internalisiert werden müssen und dass der Wettbewerb nicht durch Subventionen mit umweltschädlicher Wirkung behindert werden darf;
17. betont, dass alle Verkehrsträger ihre externen Kosten für die Anpassung an den Klimawandel internalisieren müssen;
18. erachtet es als notwendig, mit einer integrierten Verkehrspolitik dafür zu sorgen, dass die gesamte Wertkette des Transportwesens und der Logistik die Herausforderungen des Verkehrs und der Mobilität, insbesondere in städtischen Gebieten, in geeigneter Weise bewältigen kann; fordert eine verbesserte Koordinierung zwischen den politischen Entscheidungsträgern in den europäischen Institutionen sowie einen ständigen Dialog und Konsultationen mit der Logistikbranche, Verkehrsdienstleistern und Kunden im Rahmen eines europäischen Logistik- und Mobilitätsforums;
19. fordert die Kommission auf, die Mitgliedstaaten dabei zu unterstützen, die mit dieser Strategie einhergehenden Kosten in den Bereichen Wirtschaft, Umwelt und Gesundheit genau zu berechnen, um die Internalisierung der externen Kosten so einfach wie möglich zu gestalten;
20. betont, dass das Verhalten der Verkehrsnutzer ausschlaggebend ist, und fordert die Schaffung von Anreizen zur Wahl nachhaltiger Verkehrsmittel, wobei bis 2013 Vorschläge zur Entwicklung von Initiativen, die eine Änderung des Verhaltens insbesondere bei jungen Menschen fördern, und zum Ausbau der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer in Städten, zur Verdoppelung der Zahl der Nutzer von umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrsmitteln sowie zu den E-Tickets für multimodale Reisen unterbreitet werden sollten; ist der Auffassung, dass die Preisgestaltung als Anreiz betrachtet werden sollte; fordert die Kommission auf, eine Strategie zur Förderung der sicheren Benutzung von Fahrrädern und eines sicheren Fußgängerverkehrs in städtischen Gebieten vorzulegen;
21. empfiehlt der Kommission, umweltfreundliche Beförderungsalternativen im Sinne der

aktiven Fortbewegung, also Laufen und Radfahren, auch weiterhin zu unterstützen und gegebenenfalls gemeinsam mit den Mitgliedstaaten entsprechende Sensibilisierungskampagnen ins Leben zu rufen, besonders in problematischen städtischen Gebieten, in denen die menschliche Gesundheit wegen der schlechten Luftqualität und der Lärmbelastung gefährdet ist; empfiehlt daher, dass die Kommission einen Masterplan für Fußgänger und den Radverkehr ausarbeitet; schlägt vor, dass Arbeitgeber in Zusammenarbeit mit den örtlichen Behörden Arbeitnehmer dazu motivieren, mit ressourcenschonenderen Verkehrsmitteln zu ihrem Arbeitsort zu gelangen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, in allen Städten der EU Pläne zur städtischen Mobilität mit spezifischen Maßnahmen zur Förderung der Intermodalität und zur Erleichterung und Förderung der Nutzung von Fahrrädern und anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu entwickeln;

22. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, eine gemeinsame Strategie der Information, der Kommunikation und der Konsultation aller Beteiligten mit besonderer Beteiligung der betroffenen Bürger über den Bedarf, die Planung, die Entwicklung und die Finanzierung der Infrastrukturen vorzulegen, die für das Wachstum, die Mobilität, die Entwicklung und die Beschäftigung im Einklang mit den Zusagen der Strategie Europa 2020 notwendig sind;
23. fordert die Kommission auf, auf die Monopole im Nahverkehr zu reagieren, die sich in den Mitgliedstaaten herausgebildet haben und Brüche und Wettbewerbsverzerrungen zur Folge haben; weist daher darauf hin, dass insbesondere im Verkehrssektor Maßnahmen gegen Monopole getroffen werden müssen;
24. weist darauf hin, dass der Schienenverkehr im Vergleich zum Straßenverkehr weitaus weniger Emissionen verursacht, bedeutend weniger Energie verbraucht, deutlich geringere Auswirkungen auf die Umwelt hat, ein höheres Maß an Sicherheit für die Reisenden gewährleistet und wirtschaftlich wettbewerbsfähig ist; fordert die Kommission auf, europaweite Verkehrsnetze zu unterstützen, voranzutreiben und mitzufinanzieren und dabei insbesondere die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in jenen Mitgliedstaaten zu fördern, in denen der Schienenverkehr eine gegenüber dem Straßenverkehr geringere Rolle spielt;
25. betont, dass die Europäische Union für die Entwicklung der transeuropäischen Schienengüter- und -Schienenpersonenverkehrsnetze eine angemessene finanzielle Unterstützung leisten muss;
26. spricht sich dafür aus, der Förderung einer umweltfreundlichen Logistik und verbesserten Mobilitätssteuerung Vorrang einzuräumen;
27. betont die zahlreichen potenziellen Vorteile des Einsatzes von Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) zur Steuerung von Verkehrsnetzen, beispielsweise die Verringerung der Anzahl der erforderlichen Gütertransporte durch eine effizientere Nutzung von Vertriebsnetzen oder die Verbesserung des Verkehrsflusses, durch die sich die Luftverschmutzung, der Kraftstoffverbrauch und die Reisezeiten reduzieren lassen;
28. weist darauf hin, dass der einheitliche europäische Luftraum und das Programm zur Flugsicherungsforschung für den europäischen Luftraum SESAR zeigen, wie sich

zusätzlich zur Einführung neuer kraftstoffsparender und relativ leiser Flugzeuge der Kraftstoffverbrauch um etwa 10 % reduzieren lässt;

29. betont, dass der Schienenverkehr und insbesondere die Hochgeschwindigkeitsstrecken einen wichtigen Betrag zur Verwirklichung eines wettbewerbsfähigen und ressourcenschonenden Verkehrssystems leisten können, mit dem die europäischen Regionen schnell miteinander verbunden werden können;
30. ist sich darüber im Klaren, dass eine großangelegte Umstellung auf neue Technologien im Verkehrssektor einige Zeit in Anspruch nimmt und dass bei Maßnahmen im Rahmen dieses Prozesses die unterschiedliche Situation in den einzelnen Mitgliedstaaten berücksichtigt werden sollte; begrüßt jedoch für die Zwischenzeit Ökoinnovationen und fordert dazu auf, leichter erneuerbare Kraftstoffe einzusetzen, mit denen der CO<sub>2</sub>-Ausstoß verringert wird, auf Ko-Modalität zu setzen und das Konzept der Internalisierung der externen Kosten auf sämtliche Verkehrsträger auszudehnen; stellt fest, dass eine effiziente Nutzung fossiler Brennstoffe derzeit die einfachste Möglichkeit zur Senkung verkehrsbedingter Emissionen ist;
31. weist darauf hin, dass die Verwirklichung der festgelegten CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele von technologischen Entwicklungen abhängig ist und folglich Investitionen in den Bereichen Forschung und Entwicklung getätigt werden müssen, um die Lücke zwischen Kosteneffizienzzielen und Investitionen in neue Technologien, die diese Ziele realisierbar machen würden, zu schließen;
32. vertritt die Auffassung, dass die EU Forschungsförderung im Bereich der Technologien betreiben muss, die für die Entwicklung von nachhaltigen und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln – beispielsweise mit Strom aus erneuerbaren Quellen oder mit Wasserstoff angetriebene Fahrzeuge – notwendig sind, und dass sie auf diesen Gebieten die technologische Vorreiterrolle Europas fördern muss;
33. fordert die Kommission auf, sich verstärkt um die Koordinierung der bis dato inkohärenten Maßnahmen und Initiativen lokaler Gebietskörperschaften zur städtischen Mobilität zu bemühen und Politiktransfers zwischen den Städten zu erleichtern;
34. fordert, dass die EU ihre Führungsstellung aufrechterhält, indem sie den Standort EU als Produktions- und Forschungsraum für alle Verkehrsarten stärkt, wobei die Verminderung der Emissionen des Sektors, die Verbesserung der Logistikkette, die Sicherheit und die Verbesserung des Verkehrsmanagements Vorrang genießen müssen;
35. besteht im Interesse der Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer im Verkehrssektor auf einer ordnungsgemäßen Anwendung und Durchsetzung der Sozialvorschriften, einschließlich der Arbeitszeitbestimmungen;

## ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	26.10.2011
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+:                 59 -:                 0 0:                 0
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	János Áder, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sergio Berlato, Martin Callanan, Nessa Childers, Chris Davies, Bairbre de Brún, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Holger Kraemer, Jo Leinen, Peter Liese, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Gilles Pargneaux, Antonyia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis, Andrea Zannoni
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Inés Ayala Sender, Matthias Groote, Romana Jordan Cizelj, Philippe Juvin, Riikka Manner, Jiří Maštálka, Michail Tremopoulos Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv.
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)</b>	Peter Šťastný

7.10.2011

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

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

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

Verfasser der Stellungnahme: Krišjānis Kariņš

### **VORSCHLÄGE**

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

1. stellt fest, dass die EU, um in der Weltwirtschaft bestehen zu können, einen nachhaltigeren, effizienteren und wettbewerbsfähigeren Verkehrssektor anstreben muss, der zur Verwirklichung ihrer Emissionsreduktionsziele, zur Verringerung der Energieabhängigkeit und der Energieeinfuhren, darunter auch aus Staaten mit instabilen und undemokratischen Regimes, und zur vollständigen Integration der EU-Regionen beiträgt;
2. weist darauf hin, dass mehr als ein Viertel der CO<sub>2</sub>-Emissionen der EU auf den Verkehrssektor entfällt; hebt die zahlreichen Initiativen der Europäischen Union zur Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen und zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit und der Effizienz des europäischen Verkehrssektors hervor, darunter die Eurovignette, die Einführung intelligenter Verkehrssysteme, die Kraftstoffeffizienz von Fahrzeugen und die Kennzeichnung von Reifen; betont, dass die Emissionen im Verkehrssektor nach wie vor zunehmen und dass der Sektor stärker in die Pflicht genommen werden muss, geeignete Maßnahmen zu treffen, und zwar in Bezug auf die mangelhafte Infrastruktur, um die Energieeffizienz zu steigern, und durch den Einsatz umweltfreundlicher Technologien;
3. ist sich des wichtigen Beitrags bewusst, den der Verkehrssektor zur Industriepolitik, zur

Wettbewerbsfähigkeit und zur Handelsbilanz der EU leistet; stellt fest, dass sich der Wert der Ausfuhren von Maschinen und Anlagen für den Verkehrssektor im Jahr 2009 auf insgesamt 454,7 Milliarden EUR belief, was einen Anteil von 41,5 % an den Ausfuhren aus der EU-27 ausmacht; stellt darüber hinaus fest, dass die EU im Jahr 2009 den größten Handelsbilanzüberschuss mit Maschinen und Anlagen für den Verkehrssektor (112,6 Milliarden EUR) und Verkehrsdienstleistungen (21,5 Milliarden EUR) erzielt hat;

4. betont, dass durch die Energiesparpolitik, zu der auch Kraftstoffeffizienznormen zählen, und Maßnahmen zur Senkung der Emissionen im Verkehrssektor die Wettbewerbsfähigkeit der EU gesteigert, Innovationen gefördert und erhebliche Einsparungen erzielt werden können, ohne Einschränkungen der Mobilität zu bewirken; ist der Ansicht, dass neue Ziele auf einer weitgehenden Einigung aller Beteiligten beruhen und durch den Einsatz neuer Technologien erreichbar sein sollten; vertritt die Auffassung, dass ein ressourcenschonender Verkehrssektor nur durch einen ausgewogenen und ganzheitlichen politischen Ansatz, der der Wirtschaft die richtigen Anreize bietet, verwirklicht werden kann;
5. hebt das große Potenzial von Energieeffizienz und erneuerbaren Energiequellen für den Verkehrssektor hervor; betont, dass die Energie- und Klimaziele für den Verkehrssektor durch den kombinierten Einsatz verschiedener Energiequellen und durch die Ausschöpfung der bestehenden Energiesparmöglichkeiten erreicht werden können;
6. stellt fest, dass zahlreiche Innovationen in Bezug auf kraftstoffeffiziente Technologien bereits vollständig auf dem Markt verfügbar sind;
7. hält es für wichtig, die Elektromobilität in Verbindung mit einer verstärkten Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen im Elektrizitätssektor zu fördern, damit die Ziele der Strategie Europa 2020 verwirklicht werden können, insbesondere umweltfreundliche Arbeitsplätze, umweltverträgliches Wachstum und die Reduzierung der Luftverschmutzung; stellt fest, dass sich die Elektrifizierung des Verkehrs zunächst vor allem im Personenverkehr erfolgen wird; hebt hervor, dass die erforderlichen Regulierungsmaßnahmen ergriffen und durchgeführt werden müssen, und fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, rasch gemeinsame interoperable Normen zu erlassen und ein EU-weites Stromtankstellennetz aufzubauen; ist der Auffassung, dass bei der Diskussion über die Elektromobilität auf verschiedene Aspekte eingegangen werden sollte, darunter das Potenzial des Marktes für Elektrofahrräder und die Erfahrungen mit strombetriebenen Straßenbahnen und Zügen als Massenverkehrsmittel;
8. betont das große Potenzial der Informations- und Kommunikationstechnik (IKT) und intelligenter Verkehrssysteme und -dienste zur Verringerung der Schadstoffemissionen im Personen- und Güterverkehr, insbesondere im Zusammenhang mit einem zukünftigen Energiesystem, in dessen Rahmen dem elektrifizierten Verkehr eine entscheidende Rolle zukommt; ist der Ansicht, dass der Verkehrssektor im Bereich Technologie stärker in die Pflicht genommen und eine effizientere Organisation der Verkehrsdienste gefördert werden muss; erachtet es als notwendig, innovative Lösungen wie optimierte Routenplanung, Intermodalität oder Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur zu fördern; weist darauf hin, dass die Verwendung der IKT und insbesondere von Videokonferenzsystemen dazu beitragen kann, dass sowohl Einzelpersonen als auch

Unternehmen weniger Reisen unternehmen müssen;

9. hebt hervor, dass intramodale Verkehrslösungen erforderlich sind, und betont, dass keine Beförderungsart für sich allein genommen alle Bereiche abdecken kann, sondern der Straßen-, Schienen-, Luft- und Seeverkehr eindeutig intelligenter miteinander kombiniert werden müssen;
10. vertritt die Auffassung, dass der Einsatz von IKT im Straßenverkehrssektor und an dessen Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern wesentlich zur Verbesserung der Umweltleistung, der Effizienz, der Straßenverkehrssicherheit, der öffentlichen Sicherheit sowie der Mobilität von Personen und Gütern beitragen, gleichzeitig das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarkts gewährleisten und für eine größere Wettbewerbsfähigkeit und mehr Beschäftigung sorgen wird; betont, dass die IKT-Normungspolitik unbedingt angeglichen werden muss, was nicht nur dazu beitragen wird, intelligente Verkehrssysteme und -dienste auszubauen, sondern auch die Ausarbeitung technischer Normen für Elektrofahrzeuge, intelligente Netze und Zähler zu beschleunigen; vertritt die Auffassung, dass dies vorrangig im Rahmen der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste geschehen sollte;
11. bekräftigt seine Auffassung, dass häufiger als bisher Modullastzüge eingesetzt werden sollten, weil sie dauerhaft zu höherer Energieeffizienz im Straßenverkehr beitragen; stellt fest, dass die von Land zu Land verschiedenen Vorschriften für Modullastzüge dem verstärkten Einsatz dieses Straßenverkehrsmittels abträglich sind; fordert die Kommission auf, zu prüfen, welche Unterschiede in den Vorschriften leicht überwunden werden können und wie dafür gesorgt werden kann, dass sich der Anteil der Modullastzüge am länderübergreifenden Lastverkehr erhöht;
12. weist darauf hin, dass die europäische Forschung neue Lösungen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und zur Steigerung der Verkehrseffizienz beisteuern kann, und begrüßt den strategischen Ansatz der Kommission in diesem Bereich; hält es für erforderlich, ein Teilprogramm für Mobilität aufzulegen, mit dem auf eine Steigerung der Verkehrseffizienz abgezielt wird, z. B. durch die Förderung intelligenter und interoperabler Routenplanungssysteme für alle Verkehrsträger unter Einbeziehung von Systemen wie Galileo, SESAR, ERTMS usw.; stellt fest, dass für den Einsatz von Anwendungen für intelligente Verkehrssysteme und -dienste innovative Techniken wie Funkfrequenzkennzeichnung (RFID), oder EGNOS/Galileo genutzt werden könnten; fordert die Zertifizierung des Programms EGNOS die für dessen Nutzung von wesentlicher Bedeutung ist; ist der Ansicht, dass effizientere Lösungen für die Vermarktung von Forschungsergebnissen gefunden werden müssen und zusätzliche Forschungsarbeit im Hinblick auf die Integration eines ständig wachsenden Volumens an Energie aus alternativen Quellen in Kombination mit intelligenteren Energiesystemen geleistet werden muss, wobei der elektrifizierte Verkehr ein zentraler Bestandteil der Lösung ist;
13. fordert die Kommission auf, die Entwicklung und den Einsatz innovativer Geräte zur Verbesserung der Energieeffizienz (z. B. Lkw-Spoiler oder andere Möglichkeiten zur Verbesserung der Aerodynamik oder der Leistung) bei allen Verkehrsmitteln kosteneffizient zu fördern;

14. betont abermals, dass die Kraftstoffdiversifizierung und die Stärkung der Energieversorgungssicherheit zwei der größten Herausforderungen für den EU-Verkehrssektor darstellen, zu deren Bewältigung die innerstaatlich aus verschiedenen Energieträgern erzeugte Elektrizität einen wesentlichen Beitrag leisten kann;
15. hebt hervor, dass die Europäische Union ihre starke Weltmarktposition bei nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsprodukten wie Zugsicherungs-, Zugsteuerungs-, Signalgebungs- und Bahninfrastruktursystemen aufrechterhalten sollte; fordert deshalb, die Anstrengungen in Forschung und Entwicklung im Bereich des nachhaltigen Landverkehrs zu intensivieren;
16. spricht sich dafür aus, den Anteil von tatsächlich nachhaltigen Biokraftstoffen insbesondere der zweiten Generation am EU-Energiemix zu erhöhen und dabei indirekten Landnutzungsänderungen Rechnung zu tragen; hebt den Nutzen eines Umstiegs auf Biokraftstoffe der zweiten Generation für die EU-Wirtschaft hervor; weist jedoch darauf hin, dass die Einführung eines höheren Anteils an Biokraftstoffen sorgfältig geplant, idealerweise innerhalb der EU harmonisiert, bekannt gemacht und vorgenommen werden muss, dass alle betroffenen Akteure bis zur Einführung in der Lage sein müssen, den erwünschten Kraftstoffmix bereitzustellen, und dass die staatlichen Stellen über die Auswirkungen einer Änderung des Kraftstoffmixes aufklären müssen;
17. vertritt die Auffassung, dass die Diversifizierung der Energiequellen von wesentlicher Bedeutung für die Versorgungssicherheit ist, und ist daher der Ansicht, dass neue steuerliche Anreize im Verkehrssektor in Zukunft an einen nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Energiemix gebunden werden sollten;
18. betont, dass die Verringerung der Verwaltungsbelastungen von grundlegender Bedeutung dafür ist, die uneingeschränkte Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsektors zu erreichen, und dass insbesondere die Genehmigung des rollenden Eisenbahnmaterials europaweit effizienter und einheitlicher gestaltet werden sollte;
19. hebt hervor, dass Elektrofahrzeuge insbesondere als Verkehrsmittel in Städten über enormes Potenzial verfügen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Bemühungen um die Entwicklung gemeinsamer europäischer Normen für die Aufladung zu intensivieren, und hebt hervor, dass die Ausarbeitung intelligenter Netze durchaus entscheidend für den Erfolg der Elektrofahrzeuge ist;
20. stellt fest, dass die europäische Eisenbahnindustrie immer stärker der Konkurrenz von Anbietern aus Drittländern auf dem europäischen Markt ausgesetzt ist; erklärt sich besorgt über die erheblichen Hindernisse für den Zugang europäischer Anbieter auf dem Markt für öffentliche Aufträge in Ländern, die nicht der Europäischen Union angehören;
21. betont die Bedeutung von Elektrofahrzeugen für einen energieeffizienten Verkehr und legt den Mitgliedstaaten nahe, die Bestimmungen der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge umzusetzen;
22. weist darauf hin, dass auf europäischer Ebene noch bessere Rahmenbedingungen und Anreize geschaffen werden müssen, um den Verkehrssektor CO<sub>2</sub>-frei zu machen.



## ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	6.10.2011						
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 100px;">+:</td> <td style="text-align: right;">42</td> </tr> <tr> <td>–:</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> <tr> <td>0:</td> <td style="text-align: right;">4</td> </tr> </table>	+:	42	–:	0	0:	4
+:	42						
–:	0						
0:	4						
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Jean-Pierre Audy, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Ioan Enciu, Vicky Ford, Gaston Franco, Adam Gierek, Norbert Glante, Fiona Hall, Jacky Hélin, Edit Herczog, Romana Jordan Cizelj, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Béla Kovács, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Jaroslav Paška, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Michael Theurer, Evžen Tošenovský, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Niki Tzavela, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Alejo Vidal-Quadras, Henri Weber						
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Antonio Cancian, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Werner Langen, Marian-Jean Marinescu, Vladko Todorov Panayotov, Catherine Trautmann						
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)</b>	Werner Schulz						

20.10.2011

## **STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG**

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

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

Verfasser der Stellungnahme: Wojciech Michał Olejniczak

### **VORSCHLÄGE**

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

1. stellt fest, dass erhebliche Unterschiede im Verkehrsbereich Infrastruktur und geographische Zugänglichkeit bestehen, zwischen dem östlichen und dem westlichen Teil der EU, zwischen dem nördlichen und dem südlichen Teil der EU sowie zwischen den zentral gelegenen Gebieten, den Randgebieten und den Gebieten in äußerster Randlage; ist der Ansicht, dass das Verkehrssystem innerhalb der EU im Einklang mit dem Grundsatz der „territorialen Kontinuität“ eine ausgewogene regionale Entwicklung und territorialen Zusammenhalt unterstützen und die Ziele einer nachhaltigen Entwicklung berücksichtigen sollte, was alles zusammen zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums führen wird; betont, wie wichtig für Inseln, Gebirgsregionen und Regionen in äußerster Randlage die Zugänglichkeit und effiziente Festlandverbindungen, die Verbesserung ihrer Wettbewerbsposition sowie die Nutzung des Potenzials der Regionalflughäfen und der Seeverkehrsverbindungen zwischen den Inseln und innerhalb Europas sind; unterstreicht die Bedeutung der Anwendung des Grundsatzes der „Transportäquivalenz“ und hebt die Besonderheiten der Gebirgsregionen und Regionen in äußerster Randlage hervor;
2. verweist auf die maßgebliche Rolle der Regionalpolitik für den für eine ausgeglichene Entwicklung des Verkehrssystems in Europa erforderlichen Lastenausgleich; fordert die EU und die Mitgliedstaaten auf, eine ausreichende Finanzierung in ihrer Haushaltsplanung sowie ausreichende Kapazitäten zur Projektplanung und -durchführung vorzusehen, jedoch nicht auf Kosten der kohäsionspolitischen Ziele und Ressourcen; betont, dass eine

stärkere Kofinanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten in Konvergenzregionen durch die EU zu einer besseren Ausschöpfung der Gemeinschaftsmittel beitragen kann; verweist auf die Empfehlung der Kommission, die kohäsionspolitischen Mittel ressourcenschonender zu verwenden und Verkehrsvorhaben den Vorrang zu geben, die die Nachhaltigkeit verbessern und die zu bestehenden integrierten Verkehrsstrategien gehören; fordert die Mitgliedstaaten auf, zu berücksichtigen, dass für ein effizientes Verkehrsnetz auf europäischer Ebene grundlegende finanzielle Anstrengungen erforderlich sind und vielfältige, sowohl öffentliche als auch private, Finanzquellen bereitgestellt werden müssen;

3. erinnert daran, dass der städtische Nahverkehr dem Subsidiaritätsprinzip unterliegt; betont jedoch, dass eine Zusammenarbeit, eine Koordinierung und eine Finanzierung auf europäischer Ebene es den lokalen Behörden ermöglichen würden, sich den Herausforderungen zu stellen, denen sie bei ihren Bemühungen um integratives Wachstum und mehr sozialen Zusammenhalt gegenüberstehen; weist darauf hin, dass Stadtgebiete am stärksten unter Verkehrsüberlastung, Emissionen und Lärmbelastung leiden; ist in diesem Zusammenhang der Auffassung, dass die lokalen Behörden durch intelligente lokale ÖPNV-Systeme und nachhaltige Stadtteilplanung, einschließlich Radwegen, einen wesentlichen Beitrag im Kampf gegen den Klimawandel leisten können; fordert mit Blick auf die Bewältigung all dieser Herausforderungen eine integrierte Gestaltung des städtischen, stadtnahen und ländlichen Verkehrs;
4. verweist darauf, dass die Verkehrsnetze eine erstrangige Rolle in der Raumordnungspolitik spielen; unterstreicht die besondere Rolle, die die großen Verkehrsinfrastrukturen wie Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecken bei der Ankurbelung der lokalen Entwicklung spielen; ist der Ansicht, dass die Makroregionen und die Strategien zu ihrer Entwicklung das Potenzial haben, eine aktivere Rolle bei der Umsetzung einer abgestimmten, effizienten und nachhaltigen Verkehrspolitik zu spielen; verweist auf die Wichtigkeit, gemeinsame Strategien für die Verkehrsinfrastrukturen zu konzipieren, zu planen und umzusetzen, und die Notwendigkeit der Weitergabe nachahmenswerter Praktiken im Verkehrsbereich; betont, dass die Bürger und Unternehmen in der EU von einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum direkt profitieren werden, mit dem Zeit- und Kosteneinsparungen beim Güter- und Personenverkehr sowie eine stärkere Marktintegration erzielt werden sollen;
5. verweist auf die Wichtigkeit, gemeinsame Strategien für die Verkehrsinfrastrukturen auf grenzübergreifender Ebene zu konzipieren, zu planen und umzusetzen; unterstreicht die Bedeutung der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit, wenn es darum geht, zu abgestimmten Strategien zu gelangen, und die Dringlichkeit bestimmter grenzübergreifender Investitionen;
6. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, lokale und regionale Gebietskörperschaften in die Umsetzung des Weißbuchs einzubeziehen;
7. betont, dass durch die Schaffung einer guten Verkehrsinfrastruktur und eines guten Zugangs alle Regionen wirtschaftlich gestärkt und attraktiver für Direktinvestitionen werden, wodurch sich langfristig sowohl deren Wettbewerbsfähigkeit als auch die Wettbewerbsposition der gesamten EU verbessern, eine solide Entwicklung des

Binnenmarkts sichergestellt und das Ziel des territorialen Zusammenhalts erreicht wird;

8. hebt die grundlegende Bedeutung des Kurzstreckenseeverkehrs sowie von Binnenwasserstraßen, die verschiedene Regionen Europas miteinander verbinden, hervor als Bereiche, in denen ungenutzte Potenziale für den weiteren Ausbau des Binnenmarktes und das Erreichen kohäsionspolitischer Ziele bestehen; hält es für wichtig, dass alternative Pläne für den interregionalen Personen- und Güterverkehr für den Fall von Naturkatastrophen erarbeitet werden.

## ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	6.10.2011
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+:               40 -:                2 0:                1
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Charalampos Angourakis, Catherine Bearder, Jean-Paul Basset, Victor Boștinaru, Philip Bradbourn, Zuzana Brzobohatá, John Bufton, Alain Cadec, Salvatore Caronna, Tamás Deutsch, Rosa Estaràs Ferragut, Brice Hortefeux, Danuta Maria Hübner, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Juozas Imbrasas, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Ramona Nicole Mănescu, Riikka Manner, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Lambert van Nistelrooij, Jan Olbrycht, Monika Smolková, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Michail Tremopoulos, Viktor Uspaskich, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Joachim Zeller
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Jens Geier, Lena Kolarska-Bobińska, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan, Sabine Verheyen

## ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	22.11.2011
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 34 -: 5 0: 2
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Philip Bradbourn, Michel Dantin, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)</b>	Jan Mulder