



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

Plenarsitzungsdokument

A7-0241/2013

6.8.2013

BERICHT

zur Förderung einer europäischen Strategie für Verkehrstechnologie für die
künftige nachhaltige Mobilität Europas
(2012/2298(INI))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Michael Cramer

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	3
BEGRÜNDUNG.....	13
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG.....	15
ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS	19

ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zur Förderung einer europäischen Strategie für Verkehrstechnologie für die künftige nachhaltige Mobilität Europas (2012/2298(INI))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Forschung und Innovation für die künftige Mobilität Europas – Entwicklung einer europäischen Strategie für Verkehrstechnologie“ (COM(2012)0501),
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Horizont 2020 – das Rahmenprogramm für Forschung und Innovation“ (COM(2011)0808),
 - unter Hinweis auf das Weißbuch der Kommission von 2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (COM(2011)0144),
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Europa 2020: Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“ (COM(2010)2020),
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 8. Juli 2011 zur europäischen Straßenverkehrssicherheit 2011–2020¹,
 - gestützt auf Artikel 48 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahme des Ausschusses für regionale Entwicklung (A7-0241/2013),
- A. in der Erwägung, dass die Kommission Unzulänglichkeiten im europäischen System für Verkehrsinnovation festgestellt hat;
- B. in der Erwägung, dass Investitionen in Forschung und Innovation im Verkehrssektor gleichzeitig eine Investition in die Wirtschaft und für die Schaffung von Arbeitsplätzen darstellen und daher dreifache Wirkung entfalten können;
- C. in der Erwägung, dass Innovation wesentlich dazu beiträgt, ein intelligenteres, smarteres und sichereres Verkehrssystem für den Bürger zu schaffen und die ökologischen Herausforderungen, mit denen das Verkehrswesen konfrontiert ist, zu bewältigen und eine Wirtschaft mit geringen CO₂-Emissionen zu erreichen;
- D. in der Erwägung, dass die Klimaschutz- und Energieziele der Strategie Europa 2020 eng mit der Innovation im Verkehr verbunden sind: 20 % weniger Treibhausgasemissionen, ausgehend vom Niveau des Jahres 1990, Steigerung des Anteils erneuerbarer Energiequellen auf 20 % und Steigerung der Energieeffizienz um 20 % sowie das Ziel von 50 % weniger Verkehrstoten als 2001;

¹ Angenommene Texte, P7_TA(2011)0408.

- E. in der Erwägung, dass sich Haltung und Ansprüche der Verbraucher grundlegend ändern müssen, damit der Anreiz geschaffen werden kann, den viele Unternehmen und Dienstleister für einen Paradigmenwechsel und für die Nutzung der Innovationschancen benötigen, die die kreative Konvergenz und die unkonventionellen Kombinationen bieten, die in Abschnitt 5.3 der Mitteilung COM(2012)0501 der Kommission erläutert werden;
- F. in der Erwägung, dass die im Weißbuch zum Verkehr dargelegten Initiativen zu begrüßen sind, insbesondere jene in Abschnitt 3.2 (mit dem Titel „Innovationen für die Zukunft – Technologie und Verhalten“) zusammen mit den Initiativen 7 („Multimodaler Güterverkehr: e-Freight“) und 22 („Nahtlose Tür-zu-Tür-Beförderung“);
- G. in der Erwägung, dass im Rahmen der europäischen Strategie ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Maßnahmen zur Verringerung der Umweltbelastung durch den Verkehr und den Maßnahmen zur Gewährleistung der Freizügigkeit in der EU sichergestellt werden muss, um einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum zu schaffen, der intermodal, vernetzt, integriert und ressourcenschonend ist;
- H. in der Erwägung, dass im Jahr 2012 noch immer mehr als 31 000 Menschen bei Unfällen auf den Straßen der Europäischen Union getötet und über 1 500 000 Menschen zum Teil schwer verletzt wurden;
- I. in der Erwägung, dass bereits Technologien zur Verfügung stehen, die zur Erreichung der Ziele des „Europäischen Raums für Verkehrssicherheit“ beitragen, diese aber noch nicht auf dem Markt eingeführt worden sind;

Allgemeine Grundsätze

1. betont, dass eine europäische Verkehrstechnologie-Strategie im Interesse der künftigen nachhaltigen Mobilität Europas in erster Linie die Qualität der Dienstleistung, den Komfort von Passagieren und Unternehmen und die Nutzung nachhaltiger Mobilität fördern muss und auf den Zielen und Rechtsvorschriften der Union in Bezug auf die Verringerung des Energieverbrauchs, des Verkehrslärms, der Luftbelastung durch Schadstoffe, der Rohstoffnutzung und der Treibhausgasemissionen bis 2020, 2030 und 2050 sowie in Bezug auf die Verbesserung der Gesundheit und Lebensqualität, die Steigerung der Dienstleistungsqualität und die Erhöhung der Sicherheit basieren sollte;
2. fordert die Kommission und den Rat in Anbetracht der Bedeutung von Forschung und Innovation für die gesamte europäische Wirtschaft auf, die Bedeutung von Horizont 2020 anzuerkennen und eine ausreichende Finanzierung dafür bereitzustellen;
3. bestätigt das von der Kommission dargelegte Ziel einer besseren Ausrichtung von Forschung und Innovation im Bereich des Verkehrs auf die Ziele der europäischen Verkehrspolitik und an den „Fahrplänen“ für die einzelnen Bereiche, ist jedoch der Ansicht, dass der in der Mitteilung der Kommission vorgeschlagene Ansatz den nachstehend dargelegten Prioritäten entsprechend angepasst werden muss;
4. ist der Ansicht, dass eine wirksame europäische Strategie im Bereich der Verkehrstechnologie alle Regionen der EU umfassen muss, um einen effizienten Verkehr von Personen und Gütern zu gewährleisten und somit einen echten europäischen

Binnenmarkt zu verwirklichen;

5. vertritt die Auffassung, dass ein effizienterer, kohärenterer und stärker zielgerichteter Einsatz von Forschung und Innovation bei der Festlegung und Durchführung der Verkehrspolitik entscheidend ist, wenn es darum geht, auf neue Umstände zu reagieren, sich von konventionellem Denken zu lösen und sich auf bahnbrechende Ideen zu konzentrieren, um so Nutzern innovative Verkehrslösungen bereitstellen zu können, die ihren Bedürfnissen entsprechen und die Anforderungen in Bezug auf Verfügbarkeit, Rentabilität, Glaubwürdigkeit, Qualität und Beständigkeit erfüllen;
6. legt der Kommission nahe, durch die Gestaltung gerechter, effizienter und innovativer Preissysteme für alle Mobilitätsarten und Verkehrsträger – insbesondere durch die Internalisierung externer Kosten und unter Berücksichtigung des „Verursacherprinzips“ und des „Nutzerprinzips“ – einen für Forschung und Innovation günstigen Rahmen zu schaffen;
7. sieht den Nutzen des von der Kommission vorgeschlagenen Monitoring- und Informationssystems für Forschung und Innovation im Verkehrsbereich (TRIMIS) und spricht sich dafür aus, die Sichtweise der Verbraucher in das System aufzunehmen, da sie ein hervorragendes Instrument dafür ist, herauszufinden, wie Innovation durch das Festhalten an Gewohnheiten behindert wird, Chancen ausfindig zu machen und neue Dienstleistungsmöglichkeiten zu verbreiten, die einen Wandel des Sozialverhaltens im Bereich des nachhaltigen Verkehrs vorantreiben und begünstigen;
8. betont, dass technologische Festlegungen der vollständigen Realisierung des Potenzials von Verkehrsinnovation entgegenstehen und bei der Entfaltung neuer innovativer Ideen hinderlich sein können; betont daher, dass die Politik der Union in Bezug auf alternative Technologien für den Verkehr technologieneutral sein sollte („Technologieneutralität“), wobei Prioritäten und Finanzierung auf der Grundlage von Ergebnissen entschieden werden müssen, die auf dem gesamten Lebenszyklus der in bestimmten Verkehrsbereichen eingesetzten Technologien beruhen, und dass Maßnahmen zum Zwecke der Harmonisierung kein Hindernis für die Entwicklung innovativer und alternativer Lösungen im Bereich des Verkehrswesens, für die Diversifizierung des Energiemixes und den Einsatz intelligenter Kommunikationstechnologien darstellen dürfen;
9. weist darauf hin, dass die Innovationskette effizienter gestaltet werden und es mehr Investitionen in Maßnahmen wie wirtschaftliche Anreize zur Beseitigung von Hemmnissen für den konkreten Einsatz und die Markteinführung („den vollständigen Zyklus abdeckendes Engagement“) geben muss, um Unternehmen und öffentliche Einrichtungen dabei zu unterstützen, neue Lösungen und innovative Technologien zu absorbieren; bestärkt daher die Kommission in ihren Überlegungen, dass zur Freisetzung des gesamten Innovationspotenzials des Verkehrssektors und zur Unterstützung innovativer Unternehmen die Förderung auch auf Markteinführung, Demonstration und die vollständige Umsetzung neuer Lösungen ausgerichtet sein sollte und dass geeignete Führungs- und Finanzierungsinstrumente die rasche Umsetzung von Forschungsergebnissen garantieren können;
10. ist der Auffassung, dass alle europäischen Regionen und ihre jeweiligen

Arbeitskräftepools in den Genuss einer solchen Strategie kommen müssen, und betont, dass dabei regionalen Besonderheiten und Potenzialen angemessen Rechnung zu tragen ist, vor allem bei der Entwicklung sauberer Verkehrsträger; fordert die jeweils zuständigen Behörden und die Interessenträger auf, im Bereich der nachhaltigen Mobilität Innovationspartnerschaften zu gründen;

11. fordert eine stärkere Unterstützung für Forschungs- und Innovationstätigkeiten von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU), vor allem durch einen einfacheren Zugang zu EU-Mitteln und die Verringerung von Verwaltungsaufwand, und hebt es als wichtig hervor, Arbeitsplätze und nachhaltiges Wachstum durch Forschung und Innovation zu schaffen und zu erhalten;
12. stellt fest, dass Investitionen im Rahmen der EU-Strukturfonds und -Investitionsfonds weit reichende Möglichkeiten zur Konzipierung intelligenter Spezialisierungen auf dem Gebiet nachhaltiger Mobilität in den europäischen Regionen bieten können;
13. fordert die nationalen und regionalen Behörden auf, für Forschung und Innovation eine auf intelligenter Spezialisierung basierende Strategie auszuarbeiten, um die Inanspruchnahme der Strukturfonds effizienter zu gestalten und die Synergien zwischen den Investitionen des öffentlichen und privaten Sektors zu stärken;
14. erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass eine Strategie für innovative Technologie ausgearbeitet werden muss, die sich an den besonderen Gegebenheiten und charakteristischen Merkmalen der betreffenden Gebiete orientiert, und dass daher eine pauschale Lösung hier nicht greifen würde; ist beispielsweise der Auffassung, dass Regionen mit besonderen territorialen Sachzwängen wie Inseln, Bergregionen, Regionen in äußerster Randlage und Regionen mit sehr geringer Bevölkerungsdichte eine ganz spezifische Art von wirtschaftlichem und anderem Potenzial bergen, das angemessene und innovative Mobilitätslösungen verlangt, damit es sich entfalten kann; weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass angemessene Mittel für nachhaltige Transportinfrastrukturen bereitgestellt werden müssen;
15. unterstreicht, dass eine weitere Vereinfachung der Verwaltungsverfahren für die Finanzierung von Forschung und Innovation auf nationaler, regionaler, lokaler und grenzüberschreitender Ebene notwendig ist, um einen klaren und transparenten Rechtsrahmen zu schaffen;
16. betont, dass die Anstrengungen zur Reduzierung der Zahl der im Straßenverkehr getöteten und verletzten Personen nicht nachlassen dürfen; fordert die Kommission mit Nachdruck auf, die vom Parlament mit großer Mehrheit angenommenen Vorschläge zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zu prüfen und umzusetzen;
17. ist der Ansicht, dass ein Wandel in der Verkehrstechnologie richtig und wichtig ist; unterstreicht aber, dass dieser Wandel nicht durch Verbote, sondern durch Anreize, neue ressourcenschonende Technik zu nutzen, erfolgen muss;
18. unterstreicht, dass es keine Denkverbote für Innovationen im Bereich neuartiger Transportlösungen oder beim Einsatz bewährter Verfahren in neuen Kombinationen geben darf;

Allgemeine Maßnahmen

19. ist der Ansicht, dass Forschung und Innovation im Bereich der nachhaltigen Mobilität auf dem Grundsatz der Integration basieren sollten, insbesondere durch die Beseitigung von Lücken bei den Verbindungen über Grenzen hinweg (Schnittstellen), durch die Steigerung der Kompatibilität zwischen und innerhalb von Systemen (Interoperabilität) sowie durch die Ziele im Zusammenhang mit dem Wandel hin zu einer Kombination der geeignetsten und nachhaltigsten Verkehrsträger für eine bestimmte Strecke (Inter- und Komodalität);
20. verweist die EU auf die Notwendigkeit, eine wirkliche gemeinsame Verkehrspolitik zu schaffen, die der Bedeutung des Verkehrs in und zwischen den europäischen Regionen gerecht wird und eine durchgängige Kohärenz auf lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Ebene sicherstellt; fordert die Mitgliedstaaten und Regionen auf sicherzustellen, dass beim Verkehrsträgermix der Schwerpunkt verstärkt auf einer rundum nachhaltigen Mobilität liegt;
21. betont, dass diese Strategie auf ein integratives Modell gestützt sein muss, bei dem interregionalen Verbindungen und fehlenden grenzüberschreitenden Verbindungen höchste Priorität beigemessen wird, und zwar auch in geografisch fragmentierten Gebieten, und dass innovative Lösungen für multimodale Verkehrsverbindungen dazu beitragen können, die Disparitäten zwischen den Regionen zu verringern, die Mobilität der Arbeitnehmer zu stärken und den territorialen Zusammenhalt zu verbessern; ist sich der Tatsache bewusst, dass es gegenwärtig erhebliche Unterschiede zwischen den Regionen hinsichtlich der Verkehrsnetze gibt, und weist darauf hin, dass in Regionen, die unter spezifischen Nachteilen leiden, in nachhaltige Verkehrstechnologien und -lösungen investiert werden muss, auch unter Berücksichtigung der Möglichkeiten im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“;
22. hebt hervor, dass sich Forschung und Innovation auch auf die Entwicklung nachhaltiger Infrastrukturelemente konzentrieren sollten, um die Umstellung auf die Nutzung erneuerbarer Primärerzeugnisse wie Holz oder Verbundwerkstoffe als Eisenbahninfrastrukturkomponenten (z. B. Masten für Oberleitungen oder Beschilderungen, Baumaterial für Bahnsteige oder Brücken) zu fördern; weist darauf hin, dass dies auch Forschungs- und Innovationstätigkeiten zur Entwicklung einer Substanz, die alternativ zu Kreosot, dessen Einsatz ab 2018 nach EU-Recht verboten sein wird, als Imprägnierungsmittel für Holzschwellen dienen kann;
23. betont, dass sich neue Mobilitätskonzepte nicht aufzwingen lassen und dass zur Förderung eines nachhaltigeren Verhaltens intensivere Forschungsanstrengungen in den Bereichen ökosoziales Wissen und Stadt- und Raumplanung sowie in Bezug auf Technologien in den Bereichen Mobilitätsbedarf und Verhaltensänderung zur besseren Steuerung von Verkehrsströmen u. a. durch innovative Mobilitätsmanagement-Instrumente, nahtlose Tür-zu-Tür-Beförderungsketten, die den Bedürfnissen der Benutzer entsprechen, umweltfreundliche und intelligente Fahrsysteme und die Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien mit Informationen in Echtzeit notwendig sind;
24. ist der Ansicht, dass die Einbindung der lokalen und regionalen Behörden in die auf die Bereiche Verkehr und Mobilität angewandte EU-Innovationspolitik unabdingbar ist; weist darauf hin, dass dieser Bereich der öffentlichen Verwaltung sowohl bei der Integration

von Technologien, Infrastruktur, Fahrzeugen und Personen als auch bei der Förderung neuer sozialer Gewohnheiten in Bezug auf Mobilität seine Erfahrung und sein Fachwissen einbringen kann; stellt fest, dass lokale und regionale Behörden die dringendsten Mobilitätsprobleme ermitteln und in Angriff nehmen, dass sie fortwährend experimentieren und bewährte Verfahren und innovative Ideen umsetzen und dass sie aufgrund vieler unterschiedlicher Situationen, mit denen sie konfrontiert sind, bestens mit Fragen der Innovation vertraut sind;

25. betont den Bedarf an Forschung in den Bereichen des fairen intra- und intermodalen Wettbewerbs im Verkehr und der Hemmnisse, die durch die Interessen im Zusammenhang mit den gegenwärtigen Geschäftsmodellen entstanden sind, darunter insbesondere Forschung in Bezug auf technologische Hilfsmittel zur Verbesserung der konsequenten und wirksamen Durchsetzung und Kontrolle der Kabotageregeln, der Sozialvorschriften im Straßenverkehr sowie der Arbeitsbedingungen der in dem Sektor beschäftigten Personen;
26. hebt hervor, dass innovative Lösungsansätze zur Minderung von Verkehrslärm, vor allem an der Quelle, bei sämtlichen Verkehrsträgern dringend erforderlich sind, um die Gesundheit und Lebensqualität der EU-Bürger zu schützen und die Akzeptanz in der Bevölkerung sicherzustellen; verweist in diesem Zusammenhang mit Nachdruck auf seine Entschließung zum einheitlichen europäischen Verkehrsraum und die darin festgelegten Zielsetzungen einer Verringerung des Lärms und des Energieverbrauchs von Schienenfahrzeugen um 20 % bis 2020 (gegenüber den Bezugswerten von 2010) und betont erneut, dass Lärmemissionen bei der Entwicklung neuer Technologien, Konzepte und Infrastrukturen im Verkehrsbereich von Beginn an eine maßgebende Rolle einnehmen müssen;
27. ist davon überzeugt, dass innovative Technologien im Bereich der Interaktion von Infrastrukturen und Fahrzeugen eine entscheidende Rolle bei der Verringerung von Unfällen, Lärm und Vibrationen, des Energieverbrauchs, der Treibhausgasemissionen und der Klimaauswirkungen spielen können;
28. bekräftigt, dass die Bemühungen um umweltfreundlichere Energiequellen für Verkehrs- und Mobilitätstechnologien durch effizientere Konzepte und Verbesserungen bei der Fahrzeugkonzeption ergänzt werden sollten; verweist auf das Potenzial für Energieeinsparungen durch die Umsetzung innovativer Ideen, wie beispielsweise Maßnahmen zum „Energy Harvesting“ (Energiegewinnung aus der Umwelt), bei denen die Möglichkeiten genutzt werden, die erneuerbare Energiequellen und die Verwendung alternativer Kraftstoffe bieten;
29. betont die Notwendigkeit, nicht nur an den Neubau von Verkehrsinfrastrukturen zu denken, sondern bei Forschungs- und Entwicklungskonzepten auch die Aspekte der Instandsetzung, der Instandhaltung und der qualitativen Aufwertung (z. B. Ausstattung mit Komponenten zur intelligenten Verkehrslenkung und „car to infrastructure“-Technologie) explizit zu berücksichtigen;
30. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, in die Forschung in Bezug auf intelligente Verkehrssysteme (IVS) zu investieren und für deren Umsetzung zu sorgen, um einen Beitrag zu weniger Verkehrsstaus, zur Erhöhung der Ökoeffizienz des Verkehrs

in Europa und zur Verbesserung der Sicherheitsstandards zu leisten;

31. fordert die Kommission auf, die Vereinheitlichung von Containern und anderen Transportbehältnissen sowie der Abmessungen der Fahrzeuge aller Verkehrsträger zu prüfen, um das Ziel der Interoperabilität und Intermodalität zu stärken;
32. fordert die Kommission auf, den Mitgliedstaaten ein Handbuch mit bewährten Verfahren zur Einhaltung der in der Luftqualitätsrichtlinie vorgesehenen Grenzwerte zur Verfügung zu stellen;

Spezifische Maßnahmen

33. erkennt die Bedeutung von Forschung und Innovation im Bereich der individuellen Mobilität an und betont, dass das Verhalten der Verkehrsnutzer entscheidend ist; fordert, Anreize zur Wahl nachhaltiger, mit körperlicher Betätigung verbundener, sicherer und gesunder Verkehrsmittel und Mobilitätsarten zu schaffen und innovative Konzepte zu entwickeln, mit denen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse und Besonderheiten von städtischen, vorstädtischen, außerstädtischen und ländlichen Gebieten umweltverträglicher öffentlicher Verkehr sowie Fortbewegung zu Fuß und per Fahrrad gefördert werden; hält es für wichtig, die Interoperabilität im Verkehrswesen zu erhöhen, und ist der Auffassung, dass die Genehmigungsbehörden die Probleme, die im technisch-administrativen Bereich auftreten könnten, besonders aufmerksam und zügig angehen sollten, damit neue Verkehrsoptionen mit den genannten Merkmalen umgesetzt werden können;
34. betont, dass die EU-Organe im Rahmen ihrer eigenen Mobilitätsmanagement-Dienste eine Vorbildfunktion übernehmen und mit den notwendigen Anstrengungen und deren Ergebnissen transparent umgehen müssen, damit dieses Verhalten zu einem Aushängeschild der EU-Organe wird;
35. betont, dass im Bereich des nachhaltigen Verkehrs erfolgreiche Verfahren gefördert werden müssen und dass die Zusammenarbeit und der Austausch bewährter Verfahren zwischen Regionen mit ähnlichem Entwicklungspotenzial ausgebaut werden müssen; empfiehlt, dass sich die Behörden vor Ort auf bewährte Verfahren stützen und in enger Abstimmung mit der Zivilgesellschaft Pläne zur nachhaltigen städtischen Mobilität entwickeln;
36. ist der Ansicht, dass europäische Satellitennavigationssysteme wie Galileo eine tragende Säule der Entwicklung eines intelligenten und effizienten Verkehrssektors in Europa sein sollten;
37. unterstützt Forschung und Innovation, die zu einem Wandel weg vom Fahrzeugbesitz und hin zu unkonventionellem Nutzungsverhalten und neuen Formen verkehrsbezogener Dienstleistung wie Car- und Bike-Sharing beitragen können; legt der Kommission nahe, ihre Förderung kollektiver Formen individueller Mobilität und individualisierter öffentlicher und kollektiver Verkehrssysteme zu intensivieren;
38. fordert dazu auf, die Forschung auch auf den Steuer- und Verwaltungsbereich auszudehnen, damit kreative Anreize bei Steuern, Abgaben und öffentlicher Preisgestaltung geschaffen werden können, die sich sowohl an Einzelpersonen als auch an

Hersteller oder Lieferanten von Erzeugnissen, Dienstleistungen und/oder Inhalten richten, die Radfahren und Zufußgehen – ggf. in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln und anderen Formen nachhaltiger Mobilität – fördern;

39. verweist erneut auf die Notwendigkeit der Verbesserung und Förderung multimodaler Fortbewegung durch integrierte und elektronische Informations- und Fahrausweisregelungen auf der Grundlage von Open-Data-Lösungen; weist darauf hin, dass Forschung und Innovation in diesem Bereich insbesondere auf Barrierefreiheit, Interoperabilität, Bezahlbarkeit, Transparenz der Preisgestaltung, Nutzerfreundlichkeit und Effizienz abzielen sollte;
40. betont den Bedarf an der Entwicklung innovativer und beständiger Infrastrukturlösungen – einschließlich eines verstärkten Aufbaus von Informations-, Zahlungs- und Buchungssystemen –, die vor allem eine barrierefreie Zugänglichkeit für alle Passagiere, insbesondere für Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Bewegungsfähigkeit wie Nutzer von Rollstühlen, Kinderwagen und Fahrrädern oder Passagiere mit schwerem Gepäck, berücksichtigen;
41. fordert Informationen über Zeitpläne und Verspätungen öffentlicher Verkehrsmittel frei zur Verfügung zu stellen, sodass von Dritten Telematik-Anwendungen entwickelt werden können, die den Komfort der Reisenden weiter verbessern, beispielsweise Echtzeitinformationen für eine bestimmte Strecke, die mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird, oder ein Vergleich der Umweltbilanz der Verkehrsmittel für eine bestimmte Strecke;
42. betont, dass bei der Entwicklung von Innovationen für Verkehr und Mobilität in städtischen Zonen und Wohngebieten der Schwerpunkt auf Gesundheit und Lebensqualität liegen sollte, wozu auch eine faire Raumaufteilung, die Verringerung von Lärm und sauberere Luft gehören;
43. erinnert die Kommission daran, dass es dringend erforderlich ist, die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern, vor allem für die schutzbedürftigsten, wie Kinder, ältere Menschen, Fußgänger, Radfahrer und Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Bewegungsfähigkeit; befürwortet Forschungs- und Innovationsprojekte, die technologische Lösungen mit intelligenten Fahrzeugführern und deren verhaltensorientierten Ansätzen verknüpfen;
44. ist der Ansicht, dass es nicht nur wichtig ist, die Effizienz der vorhandenen Verkehrsmittel zu verbessern, sondern auch im Wege des technologischen Fortschritts alternative Verkehrslösungen zu ermitteln und zu fördern, um den Verkehr in städtischen Gebieten und Ballungsräumen zu entlasten;
45. bestärkt die Kommission darin, Innovationen im Bereich emissionsfreier Schiffe – insbesondere Fähren, Kreuzfahrt- und Hochseeschiffe – auf der Grundlage der Nutzung erneuerbarer Energiequellen wie Wind-, Sonnen- und Wellenkraft und in Verbindung mit der Brennstoffzellen-Technologie mit Nachdruck zu fördern;
46. fordert die Kommission auf, einen Schwerpunkt ihrer Forschungsanstrengungen auf eine weitere Verringerung der Gesundheits- und Klimaauswirkungen der Emissionen aller

Verkehrsmittel zu legen;

47. ist der Auffassung, dass eine europäische Strategie für Verkehrstechnologie, die wirklich kohärent und effizient ist, mit der Strategie Europa 2020 (COM(2010)2020) und den Reduktionszielen von 1990 im Einklang stehen sowie im Hinblick auf den territorialen Zusammenhalt und eine ausgewogene Entwicklung in vollem Umfang dem Weißbuch zum Verkehr aus dem Jahr 2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehr“ (COM(2011)0144) entsprechen muss; ist der Ansicht, dass sie ferner die Verringerung des Energieverbrauchs, des Verkehrslärms, der Luftschadstoffe und der Treibhausgasemissionen ermöglichen sollte; hält an der Auffassung fest, dass die Europäische Union zu diesem Zweck konkrete Zielsetzungen bis 2020, 2030 und 2050 ausgeben muss;
48. hält es für unbedingt erforderlich, Forschung und Innovation im Bereich der Binnenschifffahrt zu fördern, um für geringen Tiefgang geeignete umweltfreundliche Schiffe und Technologien zu entwickeln, wie z. B. flussangepasste Schiffe in einer nachhaltigen Binnenschifffahrt (River-Adapted Ships for Sustainable Inland Navigation – RASSIN), und auf diese Weise Einsparungen bei der Infrastruktur der Binnenwasserwege zu ermöglichen;
49. begrüßt den Vorschlag der Kommission zur Einführung eines Monitoring- und Informationssystems für Forschung und Innovation im Verkehrsbereich (TRIMIS); unterstreicht, wie wichtig ein regelmäßiger, freier, einfach zugänglicher und verlässlicher Informationsfluss für Politiker und Entscheidungsträger auf regionaler Ebene ist; bedauert, dass es auch heute immer noch schwierig ist, Zugang zu Informationen über EU-Finanzierungen für Transportprojekte zu erhalten;
50. empfiehlt, dass die Kommission Konzepte entwickelt, um Projekte der nachhaltigen städtischen Entwicklung zu ermitteln und auszuzeichnen, beispielsweise nach dem Vorbild des Preises „RegioStars“;
51. betont, dass eine umfassende europäische Strategie auf gut durchdachten integrierten Verkehrsstrategien der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften sowie der einzelstaatlichen Regierungen basieren muss; ist der Ansicht, dass die Konzeption solcher Strategien aus den EU-Fonds unterstützt werden sollte;
52. vertritt die Auffassung, dass sämtliche öffentlichen Finanzhilfen im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften der Union über staatliche Beihilfen gewährt werden müssen, wozu auch Rechtsvorschriften über Tätigkeiten in den Bereichen Forschung, Entwicklung und Innovation und über die Finanzierung von verkehrspolitischen Maßnahmen und Infrastrukturen gehören; ist allerdings der Ansicht, dass in den EU-Vorschriften über staatliche Beihilfen auch die spezifischen Benachteiligungen bestimmter Regionen gebührend berücksichtigt werden sollten;
53. weist darauf hin, dass die Kommission ihre Tätigkeiten hinsichtlich des Wissenstransfers aus Forschungs- und Innovationstätigkeiten an interessierte Nutzer (wie KMU oder Forschungsinstitute) verbessern muss, indem eine Cluster-Datenbank geschaffen wird, die einen klaren, kategorisierten Überblick über alle von der EU finanzierten Forschungs- und

Innovationsprojekte bietet;

54. betont, wie wichtig neue Initiativen wie das Pooling von Transport- und Logistikkapazität im Hinblick auf einen effizienteren Güterverkehr sind; fordert die Kommission auf, die möglichen Hindernisse für solche Initiativen anzugehen;
55. hebt hervor, wie wichtig Emissionsstandards für bestimmte Verkehrsmittel wie z. B. Autos sind; ist der Auffassung, dass ein ähnlicher Ansatz für die Luftfahrt und für Schiffe herangezogen werden sollte;
56. befürwortet weitere Forschung und Innovation im Bereich von Sicherheitslösungen für das Verkehrswesen, vorausgesetzt dass die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit, der Nichtdiskriminierung und des Datenschutzes gewahrt bleiben;
57. bestätigt und unterstützt das von der Kommission vorgeschlagene Konzept mit seinen Maßnahmen für eine europäische Strategie für Verkehrstechnologie; weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass sich daraus keine Rechtsgrundlage für delegierte Rechtsakte o. ä. ergibt, sondern dass die von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen nur im Wege des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens angenommen werden können;
58. fordert die Kommission auf, die in diesem Bericht dargelegten Prioritäten bei der Ausarbeitung eines europäischen Strategieplans für Verkehrstechnologie und der Optionen für weitere Maßnahmen zu berücksichtigen;
59. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Dieser Bericht bezieht sich auf die aktuelle Mitteilung der Kommission zum Thema „Forschung und Innovation für die künftige Mobilität Europas – Entwicklung einer europäischen Strategie für Verkehrstechnologie“.

Dem Berichterstatter ist besonders daran gelegen, die Ziele der Union in Bezug auf die Reduzierung von Energieverbrauch, Verkehrslärm, Luftbelastung, Treibhausgasemissionen, Unfällen und Flächenverbrauch zu erreichen und dabei die Auswirkungen des Verkehrs auf das Klima zu verringern und zur Verbesserung der Gesundheit und Lebensqualität der Bürger der EU beizutragen.

Er bekräftigt, dass im Hinblick auf eine bessere Ausrichtung von Forschung und Innovation auf die Verkehrspolitik künftig noch viele Herausforderungen bewältigt werden müssen. Er hebt hervor, dass es erforderlich ist, allgemeine Grundsätze wie Technologieneutralität, Komplementarität, demokratische Kontrolle und Transparenz zu wahren. Er ist vor allem besorgt darüber, dass doppelte Forschungsanstrengungen auf einzelstaatlicher und EU-Ebene den dringend erforderlichen Fortschritt behindern könnten, und fordert eine effiziente und kohärente Verwendung von Ressourcen im Bereich Forschung und Innovation.

Der Berichterstatter ist zudem der Ansicht, dass kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) besondere Aufmerksamkeit geschenkt und umfassendere Forschungsmöglichkeiten eingeräumt werden sollten, insbesondere durch vereinfachte Verfahren und die Verringerung von Verwaltungsaufwand bei der Beantragung von EU-Mitteln. Unternehmen brauchen nämlich Unterstützung durch gesteigerte Effizienz und mehr Investitionen, um neue Problemlösungen und innovative Technologien zu absorbieren.

Darüber hinaus ist der Berichterstatter besorgt, dass die EU, was Forschung und Technologie angeht, ihre Führungsrolle an andere internationale Akteure verlieren könnte. Er fordert die Mitgliedstaaten auf, ihre Bemühungen um Koordination und Investitionen zu erhöhen, um die Forschungsergebnisse im Bereich des Verkehrs besser nutzen und damit Markteinführung und konkreten Einsatz der Technik fördern zu können. Er fordert zudem die Organe der EU dazu auf, mehr Pilotprojekte in ihren eigenen Mobilitätsmanagementdiensten aufzustellen.

Der Berichterstatter hält es für dringend erforderlich, Europas Strategie für Verkehrstechnologie so effizient wie möglich zu gestalten, um ökonomischen, ökologischen und sozialen Nutzen zu erzielen und dadurch nachhaltiges Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen zu fördern. Die Wettbewerbsfähigkeit der Union könnte zudem durch Forschungsprojekte begünstigt werden, bei denen ein „den vollständigen Zyklus abdeckendes Engagement“ zur Geltung kommt.

Abschließend spricht sich der Berichterstatter auch entschieden dafür aus, mit Hilfe von Forschung und Innovation die Verringerung von Verkehrsbedarf durch bessere Raumplanung, Kommunikationsstrategien und neue verhaltensorientierte Ansätze zu erzielen. Die Möglichkeit integrierter Informations- und Fahrausweisregelungen sollte eingehender untersucht werden, damit die Technologien in ganz Europa eingesetzt werden können. Zudem sollte der Forschung und Innovation zur Förderung einer einfachen, nachhaltigen und sicheren

Mobilität der schutzbedürftigsten Bürger im Rahmen der Strategie für Verkehrstechnologie
Priorität eingeräumt werden.

3.6.2013

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zur Förderung einer europäischen Strategie für Verkehrstechnologie für die künftige nachhaltige Mobilität Europas
(2012/2298(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Jean-Jacob Bicep

VORSCHLÄGE

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

1. erinnert die EU an die Notwendigkeit, eine echte gemeinsame Transportpolitik zu schaffen, die den Transport in und zwischen den europäischen Regionen sowie eine durchgängige Kohärenz auf lokaler, regionaler, nationaler Ebene sowie auf allen europäischen Ebenen garantiert; fordert die Mitgliedstaaten und Regionen auf, sicherzustellen, dass der Modellmix die Herbeiführung einer rundum nachhaltigen Mobilität massiv fördert;
2. betont, dass im Bereich des nachhaltigen Verkehrs bewährte Verfahren gefördert werden müssen und dass ferner die Zusammenarbeit und der Austausch bewährter Verfahren zwischen Regionen mit ähnlichem Entwicklungspotenzial ausgebaut werden muss; empfiehlt den Behörden vor Ort, sich auf bewährte Verfahren zu stützen, indem sie in enger Abstimmung mit der Zivilgesellschaft Pläne zur nachhaltigen städtischen Mobilität umsetzen;
3. ist der Ansicht, dass eine wirksame europäische Strategie im Bereich der Verkehrstechnologie alle Regionen der EU umfassen muss, um einen effizienten Verkehr von Personen und Gütern zu schaffen und somit einen echten europäischen Binnenmarkt zu verwirklichen;
4. ist der Auffassung, dass eine europäische Transporttechnologie, die wirklich kohärent und effizient ist, mit der EU-Strategie 2020 (COM(2010)2020) und den Reduktionszielen 1990 - aber ebenso vollständig mit dem Weißbuch 2011: „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und

ressourcenschonenden Verkehr“ (COM(2011)0144) - in Einklang stehen muss, vor allem in den Bereichen territorialer Zusammenhalt und ausgewogene Entwicklung; ist der Auffassung, dass sie außerdem die Verringerung von Energieverbrauch, Verkehrslärm, Luftbelastung und Treibhausgasemissionen ermöglichen sollte; hält an der Auffassung fest, dass die Europäische Union zu diesem Zweck verbindliche Ziele bis jeweils 2020, 2030 und 2050 feststecken muss;

5. betont, dass diese Strategie auf ein integratives Modell gestützt sein sollte, bei dem inter-regionalen Verbindungen und fehlenden grenzüberschreitenden Verbindungen höchste Priorität beigemessen wird, vor allem in geographisch entlegenen Regionen, und betont ferner, dass innovative Lösungen für multimodale Verkehrsverbindungen dazu beitragen, die Disparitäten zwischen den Regionen zu verringern, die Mobilität der Arbeitnehmer zu stärken und den territorialen Zusammenhalt zu verbessern; ist sich der Tatsache bewusst, dass es gegenwärtig erhebliche Unterschiede hinsichtlich der Verkehrsnetze zwischen Regionen gibt, und weist darauf hin, dass in ärmeren und isolierten Regionen in nachhaltige Verkehrstechnologien und Verkehrslösungen investiert werden muss, auch unter Einbeziehung der Möglichkeiten im Rahmen der Fazilität Connecting Europe;
6. ist der Auffassung, dass alle europäischen Regionen und ihre jeweiligen Arbeitskräftepools in den Genuss einer solchen Strategie kommen müssen, und betont, dass dabei regionalen Besonderheiten und Potenzialen angemessen Rechnung zu tragen ist, vor allem bei der Entwicklung sauberer Verkehrsträger; fordert die jeweils zuständigen Behörden und die Interessenträger auf, im Bereich der nachhaltigen Mobilität Innovationspartnerschaften zu gründen;
7. stellt fest, dass Investitionen über die EU-Strukturfonds und -Investitionsfonds weit reichende Möglichkeiten bieten, um in den europäischen Regionen intelligente Spezialisierungen für nachhaltige Mobilität zu entwickeln;
8. fordert die nationalen und regionalen Behörden auf, für Forschung und Innovation eine auf intelligenter Spezialisierung basierende Strategie auszuarbeiten, um die Inanspruchnahme der Strukturfonds effizienter zu gestalten und die Synergien zwischen den Investitionen des öffentlichen und privaten Sektors zu stärken;
9. erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass eine Strategie für innovative Technologie ausgearbeitet werden muss, die sich an den besonderen Gegebenheiten und charakteristischen Merkmalen einiger Gebiete orientiert, und dass daher eine pauschale Lösung hier nicht greifen würde; ist beispielsweise der Auffassung, dass Inseln, Bergregionen, Regionen in äußerster Randlage und Regionen mit sehr geringer Bevölkerungsdichte eine ganz spezifische Art von Potenzial bergen, das angemessene und innovative Mobilitätslösungen verlangt, damit sich das Wachstumspotenzial jener Regionen, die mit spezifischen territorialen Sachzwängen konfrontiert sind, entfalten kann; weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass angemessene Mittel für nachhaltige Transportinfrastrukturen bereit gestellt werden müssen;
10. unterstreicht, dass eine weitere Vereinfachung der Verwaltungsverfahren für die Finanzierung von Forschung und Innovation auf nationaler, regionaler, lokaler und grenzüberschreitender Ebene notwendig ist, um einen klaren und transparenten

Rechtsrahmen zu schaffen;

11. ist der Ansicht, dass es nicht nur wichtig ist, die Effizienz der vorhandenen Verkehrsmittel zu verbessern, sondern auch im Wege des technologischen Fortschritts alternative Verkehrslösungen zu ermitteln und zu fördern, um den Verkehr in städtischen Gebieten und Ballungsräumen zu entlasten;
12. betont, dass eine umfassende europäische Strategie auf gut durchdachten integrierten Transportstrategien der regionalen und lokalen Gebietskörperschaften sowie der einzelstaatlichen Regierungen basieren muss;
13. vertritt die Auffassung, dass eine europäische Verkehrstechnologie-Strategie - gemäß der Stadt-Land-Partnerschaft für eine nachhaltige Entwicklung (RURBAN) - das Ziel anstreben sollte, Mobilität in allen Regionen zu garantieren, vor allem in den am meisten benachteiligten und den am weitesten abgelegenen Regionen, um die Abwanderung ihrer Bevölkerung zu verhindern und den territorialen Zusammenhalt zu wahren, aber auch um so das Wachstumspotenzial von ganz Europa freisetzen zu können;
14. begrüßt den Vorschlag der Kommission über die Einführung eines Monitoring- und Informationssystems für Forschung und Innovation im Verkehrsbereich (TRIMIS); unterstreicht, wie wichtig ein regelmäßiger, freier, einfach zugänglicher und verlässlicher Informationsfluss für Politiker und Entscheidungsträger auf regionaler Ebene ist; bedauert, dass es auch heute immer noch schwierig ist, Zugang zu Informationen über EU-Finanzierungen für Transportprojekte zu erhalten;
15. empfiehlt der Kommission, Konzepte zu entwickeln, um Projekte der nachhaltigen städtischen Entwicklung zu ermitteln und auszuzeichnen, wie beispielsweise die Auszeichnung „RegioStars“;
16. vertritt die Auffassung, dass sämtliche öffentlichen Finanzhilfen in Einklang mit geltenden Rechtsvorschriften der Union über staatliche Beihilfen gewährt werden müssen, wozu auch Rechtsvorschriften über Forschung, Entwicklung und Innovation und über die Finanzierung von verkehrspolitischen Maßnahmen und Infrastruktur gehören; ist allerdings der Ansicht, dass in den EU-Vorschriften über staatliche Beihilfen die besonderen Benachteiligungen bestimmter Regionen gebührend berücksichtigt werden müssen;

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	30.5.2013
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 41 -: 0 0: 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Luís Paulo Alves, Jean-Jacob Bicep, John Bufton, Nikos Chrysogelos, Francesco De Angelis, Danuta Maria Hübner, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Vincenzo Iovine, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Ana Miranda, Jens Nilsson, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Georgios Stavrakakis, Csanád Szegedi, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Martina Anderson, Vasilica Viorica Dăncilă, Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska, Elisabeth Schroedter, Patrice Tirolien, Evžen Tošenovský, Giommara Uggias, Manfred Weber, Iuliu Winkler
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	Albert Deß, Takis Hadjigeorgiou, Katarína Neveďalová

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	18.6.2013
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 35 -: 2 0: 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Phil Bennion, Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Sabine Wils