



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

Ausschuss für regionale Entwicklung

2011/2096(INI)

20.10.2011

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für regionale Entwicklung

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zum Fahrplan für einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum – hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (2011/2096(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Wojciech Michał Olejniczak

PA_NonLeg

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

| | |
|--|---|
| Datum der Annahme | 6.10.2011 |
| Ergebnis der Schlussabstimmung | +: 40 -: 2 0: 1 |
| Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder | 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 |
| Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen) | Jens Geier, Lena Kolarska-Bobińska, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan, Sabine Verheyen |