

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2005/0043(COD)

19.10.2005

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

für den Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

zu dem Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über das siebte Rahmenprogramm der Europäischen Gemeinschaft für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (2007 bis 2013) (KOM(2005)0119 – C6-0099/2005 – 2005/0043(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Jaromír Kohlíček

PA_Leg

KURZE BEGRÜNDUNG

Das 7. Rahmenprogramm

Am 6. April 2005 hat die Kommission die Mitteilung „Die Schaffung des Europäischen Forschungsraums (EFR) des Wissens für Wachstum“ und einen Vorschlag für einen Beschluss über das siebte Rahmenprogramm für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (2007 bis 2013) vorgelegt. Die Errichtung des EFR begann unter dem 6. Rahmenprogramm (RP 6) und wird unter dem 7. Rahmenprogramm (RP 7) fortgesetzt. Sie wird zur Erreichung der Ziele von Lissabon beitragen, da Investitionen in Wissen ein hervorragendes Mittel sind, um wirtschaftliches Wachstum zu fördern sowie zusätzliche und bessere Arbeitsplätze zu schaffen. Die Bedeutung von Wissen für die Strategie von Lissabon wurde von der hochrangigen Gruppe unter Vorsitz von Wim Kok und in der Entschließung des Parlaments zum Bericht von Frau Locatelli bekräftigt.

Das RP 7 ist in vier Programme unterteilt:

- Zusammenarbeit: grenzüberschreitende Zusammenarbeit in neun Themenbereichen der Forschung, darunter Verkehr (einschließlich Luftfahrt).
- Ideen: Förderung von Kreativität und herausragenden Leistungen durch finanzielle Unterstützung der so genannten „Pionierforschung“. Die Fördermittel werden von einem Europäischen Forschungsrat zugewiesen.
- Menschen: Stärkung des Humanpotenzials durch Förderung der Ausbildung, Mobilität und Laufbahnentwicklung.
- Kapazitäten: Verbesserung der Forschungsinfrastruktur und Sicherstellung weiterer Innovationen. Zentrale Aspekte sind dabei die regionale Zusammenarbeit, die Beteiligung von KMU und das Zusammenführen von Wissenschaft und Gesellschaft.

Das RP 7 unterscheidet sich insofern vom RP 6, als es eine Vereinfachung der Verfahren und eine erhebliche Aufstockung der Finanzmittel mit sich bringt. Das Gesamtbudget für sieben Jahre beträgt 72,7 Milliarden Euro. Der jeweilige Anteil der vier Programme beläuft sich auf ungefähr 44 Milliarden Euro für Zusammenarbeit, 12 Milliarden Euro für Ideen und jeweils 7 Milliarden Euro für Menschen und Kapazitäten.

Verkehr und Luftfahrt im 7. Rahmenprogramm

Das RP 6 umfasste einen Forschungsbereich „Luft- und Raumfahrt“, der „Land- und Seeverkehr“ hingegen war im Forschungsbereich „nachhaltige Entwicklung“ einbezogen. Im RP 7 sind alle Verkehrsträger im Themenbereich „Verkehr (einschließlich Luftverkehr)“ zusammengefasst. Der Verfasser der Stellungnahme begrüßt diese Änderung, da zahlreiche Probleme, wie etwa Verkehrsüberlastung und Umweltverschmutzung, mehrere Verkehrsträger betreffen, die voneinander lernen können.

Während der Laufzeit des RP 6 wurden so genannte Technologieplattformen eingerichtet, die Unternehmen, Forschungseinrichtungen, nationale Forschungsprogramme, die Finanzwelt und Regulierungsbehörden auf europäischer Ebene zusammenbringen, um ein gemeinsames strategisches Forschungsprogramm festzulegen. Unter Berücksichtigung der dabei gewonnenen Ergebnisse schlägt die Kommission vor, dass sich die Forschung auf folgende Aspekte konzentrieren soll:

Im Bereich Luftfahrt und Luftverkehr:

- umweltfreundlicherer Luftverkehr
- Steigerung der Zeiteffizienz
- Kundenzufriedenheit und Sicherheit
- Steigerung der Kosteneffizienz
- Schutz von Luftfahrzeugen und Fluggästen
- Luftverkehr der Zukunft

Im Bereich Land- und Seeverkehr (Schiene, Straße, Schifffahrt):

- umweltfreundlicherer Land- und Seeverkehr
- Förderung der Verkehrsverlagerung und Staubekämpfung in den Verkehrskorridoren
- Gewährleistung einer nachhaltigen innerstädtischen Mobilität
- Erhöhung der technischen Sicherheit und verbesserte Gefahrenabwehr
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit

Im RP 7 sind für Verkehr (einschließlich Luftverkehr) Haushaltsmittel in Höhe von 5,9 Milliarden Euro vorgesehen, einschließlich für die Möglichkeit, „gemeinsame Technologieinitiativen“ (Großprojekte im gemeinsamen europäischen Interesse) in Gang zu setzen. Im RP 6 beliefen sich die aufgeteilten Mittel auf 1 Milliarde Euro für den Luftverkehr, 100 Millionen Euro für das Programm GALILEO und 610 Millionen Euro für den Land- und Seeverkehr. Obgleich im RP 7 die Mittel formal nicht nach Verkehrsträgern aufgeteilt sind, könnten nach den dem Verfasser der Stellungnahme vorliegenden Hinweisen der Luftverkehr und das Programm GALILEO zusammen wieder einen größeren Anteil der verfügbaren Mittel (in etwa zwei Drittel) erhalten als der Land- und Seeverkehr. Dies wird der relativen wirtschaftlichen Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger nicht gerecht.

Angesichts der Diskussion um die neue Finanzielle Vorausschau droht eine Kürzung der Mittel für das RP 7. Das neue Kapitel über Verkehr im Kommissionsvorschlag sollte aber nicht von diesen Kürzungen betroffen sein, da der Verkehrssektor von großer wirtschaftlicher Bedeutung ist:

- Luftverkehr und Land- und Seeverkehr generieren zusammen fast 14 % des BIP der EU,
- im Verkehrssektor sind EU-weit rund 19 Millionen Menschen beschäftigt,
- der Anteil der Ausgaben für Verkehrsleistungen macht ungefähr 14 % des Budgets eines Privathaushalts aus.

Trotz der herausragenden Bedeutung dieses Sektors fallen die vorgesehenen Mittel verhältnismäßig bescheiden aus: 5,9 Milliarden Euro in sieben Jahren entspricht bei einer Bevölkerung von fast 460 Millionen EU-Bürgern pro Person dem Wert von jährlich einer Tasse Kaffee.

Änderungsanträge

Der Verfasser der Stellungnahme ist mit dem Kommissionsvorschlag im Großen und Ganzen einverstanden, insbesondere mit der Zusammenfassung aller Verkehrsträger in einem neu geschaffenen Kapitel, der Betonung von Sicherheit und Umweltschutz und der Aufstockung der Finanzmittel. Dennoch könnten einige Verbesserungen vorgenommen werden:

- Land- und Seeverkehr: Bei der Aufteilung der Finanzmittel und der Forschungspläne müsste berücksichtigt werden, dass der Anteil des Land- und Seeverkehrs in wirtschaftlicher Hinsicht größer ist als der des Luftverkehrs.

- Umweltschutz: Verkehrsprävention und die Förderung des nicht motorisierten Verkehrs (Benutzung von Fahrrädern) sollten hinzugefügt werden.
- „Integriertes System“: Der Verkehr sollte als integriertes System betrachtet werden, bei dem ein Verkehrsträger durch einen anderen ersetzt werden kann und sämtliche Verkehrsträger hinsichtlich ihrer technologischen Konzepte voneinander lernen können.
- Zugänglichkeit: Die Verbesserung der Zugänglichkeit im Allgemeinen und für Personen mit eingeschränkter Mobilität im Besonderen muss herausgestellt werden.
- Tourismus: Der Tourismus ist nach wie vor ein wachsender Wirtschaftszweig, der ein hohes Verkehrsaufkommen verursacht und deswegen in den Forschungsplan einbezogen werden sollte.
- Elektronische Buchung: Elektronische Buchungssysteme können zur Steigerung der Effizienz beitragen, insbesondere wenn die Buchungssysteme interoperabel sind.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

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

Vorschlag der Kommission	Abänderungen des Parlaments
<p>Änderungsantrag 1 Anhang I Teil I Zusammenarbeit Abschnitt 3 Informations- und Kommunikationstechnologien Anwendungsforschung Spiegelstrich 3</p>	
<p>- für die <i>Mobilität</i>; intelligente, auf IKT beruhende Verkehrssysteme und Fahrzeuge, durch die Personen und Güter sicher, bequem und effizient befördert werden können</p>	<p>- für die <i>Mobilität</i>; intelligente, auf IKT beruhende Verkehrs- und Logistiksysteme und Fahrzeuge, durch die Personen und Güter sicher, bequem und effizient befördert werden können</p>

Begründung

Bei der Verbesserung der Mobilität im Verkehr ist unbedingt zu berücksichtigen, dass die Logistik inzwischen modernisiert wurde.

<p>Änderungsantrag 2 Anhang I Teil I Zusammenarbeit Abschnitt 7 Verkehr Ziel</p>	
<p>Entwicklung integrierter, umweltfreundlicherer und intelligenterer gesamteuropäischer Verkehrssysteme zum</p>	<p>Entwicklung integrierter, umweltfreundlicherer, verbraucherfreundlicherer und</p>

Nutzen der Bürger und der Gesellschaft unter Schonung der Umwelt- und Naturressourcen auf der Grundlage technologischer Fortschritte und Sicherung und weiterer Ausbau der führenden Rolle der europäischen Industrie auf dem Weltmarkt.

intelligenterer gesamteuropäischer **Verkehrs- und Logistiksysteme** zum Nutzen der Bürger und der Gesellschaft unter Schonung der Umwelt- und Naturressourcen auf der Grundlage technologischer Fortschritte und Sicherung und weiterer Ausbau der führenden Rolle der europäischen Industrie auf dem Weltmarkt.

Begründung

Angesichts der gesamtgeographischen Lage der EU und der Entwicklung ihrer Verkehrssysteme ist es unverzichtbar, verstärkt neue und bessere Logistiksysteme zu entwickeln, die der Mobilität förderlich sind und die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt verringern.

Änderungsantrag 3

Anhang I Teil I Zusammenarbeit Abschnitt 7 Verkehr Hintergrund Absatz 3

Die von europäischen Technologieplattformen ausgearbeiteten Forschungspläne stützen eine neue Sicht des „Verkehrssystems“, bei der Interaktionen von Fahrzeugen, Verkehrsnetzen und Verkehrsnutzung berücksichtigt werden und die nur auf europäischer Ebene entwickelt werden kann. Die FTE-Kosten in allen diesen Bereichen steigen stark an, und eine Zusammenarbeit auf EU Ebene ist unabdingbar, um eine „kritische Menge“ verschiedener FTE-Anbieter zu erreichen, die sich den Größenordnungen und multidisziplinären Herausforderungen auf kosteneffektive Weise stellen kann und auch die politischen, technologischen und sozioökonomischen Herausforderungen aufgreift in Fragen wie dem „sauberen und sicheren Fahrzeug“ der Zukunft, Interoperabilität und Intermodalität besonders im Schienenverkehr, Erschwinglichkeit, Sicherheit, Kapazität und Umweltauswirkungen in einer erweiterten Europäischen Union. Die Entwicklung von Technologien zur Unterstützung des GALILEO-Systems und seiner Anwendungen wird für die Umsetzung

Die von europäischen Technologieplattformen ausgearbeiteten Forschungspläne stützen eine neue Sicht des „Verkehrssystems“, bei der Interaktionen von Fahrzeugen, Verkehrsnetzen und Verkehrsnutzung berücksichtigt werden und die nur auf europäischer Ebene entwickelt werden kann. Die FTE-Kosten in allen diesen Bereichen steigen stark an, und eine Zusammenarbeit auf EU Ebene ist unabdingbar, um eine „kritische Menge“ verschiedener FTE-Anbieter zu erreichen, die sich den Größenordnungen und multidisziplinären Herausforderungen auf kosteneffektive Weise stellen kann und auch die politischen, technologischen und sozioökonomischen Herausforderungen aufgreift in Fragen wie dem „sauberen und sicheren Fahrzeug“ der Zukunft, Interoperabilität und Intermodalität besonders im Schienenverkehr, Erschwinglichkeit, Sicherheit, Kapazität und Umweltauswirkungen in einer erweiterten Europäischen Union. **Die Forschung im Umweltbereich sollte die Entwicklung des „sauberen und sicheren Fahrzeugs“ der Zukunft und die Vermeidung,**

europäischer Politik ebenfalls maßgebend sein.

Verringerung und Optimierung von Verkehr beinhalten. Die Entwicklung von Technologien zur Unterstützung des GALILEO-Systems und seiner Anwendungen wird für die Umsetzung europäischer Politik ebenfalls maßgebend sein.

Änderungsantrag 4

Anhang I Teil I Zusammenarbeit Abschnitt 7 Verkehr Hintergrund Absatz 3 a (neu)

3a. Die Aufteilung der Finanzmittel für Verkehrsforschung orientiert sich an der wirtschaftlichen Bedeutung der verschiedenen Verkehrsträger.

Begründung

Da in wirtschaftlicher Hinsicht der Anteil des Land- und Seeverkehrs größer ist als der des Luftverkehrs, sollte dieser Umstand bei der Aufteilung der Finanzmittel und der Forschungspläne berücksichtigt werden. Die Kommission selbst weist darauf hin, dass auf den Land- und Seeverkehr 11 % des BIP der EU und 16 Millionen Beschäftigte entfallen, auf den Luftverkehr hingegen lediglich 2,6 % des BIP und 3,1 Millionen Beschäftigte.

Änderungsantrag 5

Anhang I Teil I Zusammenarbeit Abschnitt 7 Verkehr Maßnahmen Punkt Luftfahrt und Luftverkehr Spiegelstrich 3

– Kundenzufriedenheit und Sicherheit:
Erhöhung des Fluggastkomforts, innovative Borddienste und effizientere Fluggastabfertigung; Verbesserung aller Sicherheitsaspekte des Luftverkehrs; größere Auswahl an Flugzeugen, vom Großraumflugzeug bis zu kleinen Luftfahrzeugen.

– Kundenzufriedenheit und Sicherheit:
Erhöhung des Fluggastkomforts, innovative Borddienste und effizientere Fluggastabfertigung ***einschließlich von Interoperabilität auf europäischer Ebene zwischen den einzelnen Verkehrsträgern bei nationalen Informations- und Buchungssystemen***; Verbesserung aller Sicherheitsaspekte des Luftverkehrs; größere Auswahl an Flugzeugen, vom Großraumflugzeug bis zu kleinen Luftfahrzeugen.

Begründung

Die bessere Integration der Buchungssysteme steigert nicht nur die Kundenzufriedenheit, sondern auch die Effizienz des gesamten Systems.

Änderungsantrag 6

Anhang I Teil I Zusammenarbeit Abschnitt 7 Verkehr Maßnahmen Punkt Luftfahrt und Luftverkehr Spiegelstrich 6 a (neu)

– Anwendung von Spin-off-Konzepten aus dem Luftverkehr im Land- und Seeverkehr und umgekehrt, einschließlich Konzepte zum Lebenszyklus von Fahrzeugen, modulare Konzepte und Aerodynamik-Konzepte.

Begründung

Der Verkehr ist vor allem nach Verkehrsträgern geordnet und es gibt keine intermodalen Konzepte. Gleiches gilt für die Verkehrsforschung. Die Forschungsergebnisse und Kenntnisse zu einem Verkehrsträger sollten auf andere Verkehrsträger übertragen werden. Die Automobilindustrie ist z.B. bei den Konzepten zum Lebenszyklus von Fahrzeugen führend. Die Ergebnisse von Experimenten mit modularen Konzepten im Bereich Schienenverkehr, bei denen Module zur Anwendung kommen (z.B. Fahrgastabteile oder Container für Güter), können an verschiedene Situationen angepasst werden. Erkenntnisse aus der Luftfahrt über Aerodynamik können auf andere Verkehrsträger übertragen werden, etwa auf Hochgeschwindigkeitszüge.

Änderungsantrag 7

Anhang I Teil I Zusammenarbeit Abschnitt 7 Verkehr Maßnahmen Punkt Land- und Schiffsverkehr (Schiene, Straße, Schifffahrt) Titel

● Land- und Schiffsverkehr (Schiene, Straße, Schifffahrt)

● **Nachhaltiger** Land- und Schiffsverkehr (Schiene, Straße, Schifffahrt)

Begründung

Wie auch im 6. FTE-Rahmenprogramm sollte die Überschrift den Ausdruck „nachhaltig“ enthalten, da nach Artikel 6 des Vertrags die nachhaltige Entwicklung obligatorisch beispielsweise in die Bereiche Forschung und Verkehr einzubeziehen ist.

Änderungsantrag 8

Anhang I Teil I Zusammenarbeit Abschnitt 7 Verkehr Maßnahmen Punkt Land- und

Schiffsverkehr (Schiene, Straße, Schifffahrt) Spiegelstrich 1

– *Umweltfreundlicher Land- und Schiffsverkehr*: Minderung der Umwelt- und Lärmbelastung, Entwicklung umweltfreundlicher und Kraftstoff sparender Motoren, einschließlich Hybridantriebe und Einsatz alternativer Kraftstoffe im Verkehr; Strategien für die Fahrzeugentsorgung.

– *Umweltfreundlicher Land- und Schiffsverkehr*: Minderung der Umwelt- und Lärmbelastung, Entwicklung umweltfreundlicher und Kraftstoff sparender Motoren, einschließlich Hybridantriebe und Einsatz alternativer Kraftstoffe im Verkehr; Strategien für die Fahrzeugentsorgung, **nicht motorisierter Verkehr, wie beispielsweise Energieübertragungsmechanismen und Verbesserung von Fahrradmaterialien, Einbeziehung von Geh- und Fahrradwegen in bestehende Gegebenheiten.**

Begründung

Nichtmotorisierte Mobilität, beispielsweise Laufen und Fahrradfahren, kann unmittelbar und in erheblichem Maße dazu beitragen, den Verkehr umweltfreundlicher zu machen. Die Forschungsbemühungen sollten sich darauf konzentrieren, die Technik und die Materialien zu verbessern und ihre Nutzung dadurch zu fördern, dass zu den Infrastrukturen auch Geh- und Fahrradwege gehören.

Änderungsantrag 9

Anhang I Teil I Zusammenarbeit Abschnitt 7 Verkehr Maßnahmen Punkt Land- und Schiffsverkehr (Schiene, Straße, Schifffahrt) Spiegelstrich 2

– Förderung der Verkehrsverlagerung und Staubekämpfung in den Verkehrskorridoren: Entwicklung innovativer, intermodaler und interoperabler regionaler und nationaler **Verkehrsnetze**, -infrastrukturen und -systeme in Europa; Internalisierung der Kosten; Informationsaustausch zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur; Optimierung der Infrastrukturkapazität.

– Förderung der Verkehrsverlagerung und Staubekämpfung in den Verkehrskorridoren: Entwicklung innovativer, intermodaler und interoperabler regionaler und nationaler **Verkehrs- und Logistiknetze**, -infrastrukturen und -systeme in Europa; **Entwicklung eines „integrierten Systems“ mit einer ausgewogenen Aufteilung zwischen den Verkehrsträgern, einschließlich der Förderung des Schienen- und Binnenschiffverkehrs als Alternative zum Straßenverkehr und zum Luftverkehr auf Kurzstrecken**; Internalisierung der Kosten; Informationsaustausch zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur; Optimierung der Infrastrukturkapazität.

Begründung

“Ein-System-Ansatz” bedeutet, dass der Verkehr in einem bestimmten Gebiet als ein einheitliches System betrachtet wird und die Verkehrsbedürfnisse dieses Gebietes in einer Weise erfüllt werden können, die am besten die spezifischen Belange der Verbraucher, der Anbieter und des Umweltschutzes berücksichtigt. Die Forschung kann zur Entwicklung von Technologien und Nutzeranwendungen beitragen, mit denen sich dieser Ansatz verwirklichen lässt, und dabei den umweltfreundlichen Verkehr auf der Schiene und den Binnenwasserstraßen fördern.

Angesichts der derzeitigen Probleme im Zusammenhang mit den Fortschritten im Bereich der Intermodalität und der Zunahme von Staus ist es dringend notwendig, auf der Ebene der Union sowie auf nationaler und regionaler Ebene neue Logistiksysteme zu entwickeln.

Änderungsantrag 10

Anhang I Teil I Zusammenarbeit Abschnitt 7 Verkehr Maßnahmen Punkt Land- und Schiffsverkehr (Schiene, Straße, Schifffahrt) Spiegelstrich 2a (neu)

- Untermauerung der Zielsetzungen der Marco Polo-Programme: spezielle Untersuchungen über die technischen Möglichkeiten und den Nutzen für Gesundheit und Umwelt einer Verlagerung der Verkehrsströme auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel und der undifferenzierten Verkehrsvermeidung.

Begründung

Im Zuge der Marco Polo I und II Programme werden hohe finanzielle Anstrengungen unternommen. Entsprechende Forschungsanstrengungen, um sicherzustellen, dass geförderte Maßnahmen auch tatsächlich zieladäquat sind, fehlen allerdings bislang noch. Besonderer Klärung und Untersuchung bedürfen in diesem Zusammenhang die Konzepte der undifferenzierten Verkehrsvermeidung.

Änderungsantrag 11

Anhang I Teil I Zusammenarbeit Abschnitt 7 Verkehr Maßnahmen Punkt Land- und Schiffsverkehr (Schiene, Straße, Schifffahrt) Spiegelstrich 3

*- Gewährleistung einer nachhaltigen innerstädtischen Mobilität: innovative Organisationsformen einschließlich **sauberer und sicherer** Fahrzeuge und **schadstofffreier** Verkehrsträger, neue Nahverkehrsträger und Rationalisierung des Individualverkehrs,*

*- Gewährleistung einer nachhaltigen innerstädtischen Mobilität **und der Zugänglichkeit der Verkehrsmittel:** innovative Organisationsformen einschließlich **sicherer und schadstoffärmerer** Fahrzeuge und **schadstoffärmerer** Verkehrsträger,*

Kommunikationsinfrastruktur, integrierte Stadt- und Verkehrsplanung.

verbesserter Zugänglichkeit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität, neue Nahverkehrsträger **mit Schwerpunkt auf Effizienz in der gesamten Mobilitätskette (öffentlicher Nahverkehr, Carsharing und -pooling, Laufen und Fahrradfahren)** und Rationalisierung des Individualverkehrs, Kommunikationsinfrastruktur, integrierte Stadt- und Verkehrsplanung.

Begründung

Die Bedeutung der Zugänglichkeit, insbesondere für Personen mit eingeschränkter Mobilität, wird zwar immer mehr anerkannt, doch dieses Thema muss verstärkt erforscht werden. Die besondere Aufmerksamkeit kann dabei Maßnahmen gelten, die positive Auswirkungen auch auf andere Verkehrsteilnehmer haben. Beispielsweise profitieren nachweislich alle Fahrgäste von niedrigeren Türstufen und dem zusätzlichen Platzangebot für Rollstühle in Bussen (leichterer Einstieg, Zeitgewinn an der Bushaltestelle, multiple Raumnutzung). Es kommt darauf an, das Netz für die Mobilität der Bürger (intermodale Kette) in seiner Gesamtheit zu betrachten, wenn Stadtverkehr effizienter erforscht werden soll.

Änderungsantrag 12

Anhang I Teil I Zusammenarbeit Abschnitt 7 Verkehr Maßnahmen Punkt Land- und Schiffsverkehr (Schiene, Straße, Schifffahrt) Spiegelstrich 3a (neu)

- Qualität der Mobilität und Zufriedenheit der Kunden: Verbesserung der Dienstleistungen, Netze und Infrastrukturen mit dem Ziel, sie bequemer und attraktiver zu machen; Perfektionierung der Verbundsysteme und ein Dienstleistungs- und Kapazitätsangebot, das dem spezifischen Bedarf des Einzelnen und dem Bedarf bestimmter Gruppen (Senioren, Frauen usw.) angepasst ist.

Begründung

Angesichts des demographischen Wandels und des neuen Mobilitätsbedarfs in der heutigen europäischen Gesellschaft muss im Voraus erkannt werden, wie sich die Sensibilität und die Wahrnehmung der Nutzer von Landverkehrswegen (Bequemlichkeit, Vorlieben usw.) geändert haben.

Änderungsantrag 13

Anhang I Teil I Zusammenarbeit Abschnitt 7 Verkehr Maßnahmen Punkt Land- und

Schiffsverkehr (Schiene, Straße, Schifffahrt) Spiegelstrich 5

- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit:
Verbesserung der Auslegungsprozesse;
Entwicklung fortschrittlicher Antriebs- und
Fahrzeugtechnologien; innovative und
kosteneffektive Produktionssysteme und
Infrastrukturerstellung; integrative
Architekturen.

- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit:
Verbesserung der Auslegungsprozesse **für
eine Senkung der Kosten und höhere
Kundenzufriedenheit**; Entwicklung
fortschrittlicher Antriebs- und
Fahrzeugtechnologien; innovative und
kosteneffektive Produktionssysteme und
Infrastrukturerstellung; integrative
Architekturen.

Begründung

Höhere Kundenzufriedenheit ist auch im Land- und Seeverkehr ein wichtiger zu berücksichtigender Forschungsaspekt.

Änderungsantrag 14

Anhang I Teil I Zusammenarbeit Abschnitt 7 Verkehr Maßnahmen Punkt 3 a (neu)

- ***Fremdenverkehr: Durchführung von Studien über die Auswirkungen des Fremdenverkehrs auf den Verkehr und über die Auswirkungen eines effizienten und sauberen Verkehrs auf eine nachhaltige Entwicklung des Fremdenverkehrs; Entwicklung eines nachhaltigen Fremdenverkehrs ohne übermäßige Inanspruchnahme von Verkehrsmitteln; innovative Konzepte für die Verkehrsmittelnutzung im Tourismus, einschließlich elektronischer Reservierung und Tarifverbund.***

Begründung

Da Tourismus und Verkehr eng zusammenhängen, sollten Studien über das Verhältnis beider Sektoren zueinander durchgeführt werden. Innovative Formen, wie elektronische Reservierung und Tarifverbund, können für den touristischen Markt von erheblicher Bedeutung sein.

Änderungsantrag 15

Anhang I Teil I Zusammenarbeit Abschnitt 7 Verkehr Maßnahmen Punkt 3 b (neu)

- ***Neue Systeme zur Verbesserung der Effizienz und Gewährleistung der Finanzierung der TEN und anderer***

*europäischer Mobilitäts- und
Verkehrsprojekte: Förderung innovativer
Kreditformeln und öffentlich-privater
Partnerschaften auf europäischer Ebene.*

VERFAHREN

Titel	Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über das siebte Rahmenprogramm der Europäischen Gemeinschaft für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (2007 bis 2013)
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	KOM(2005)0119 – C6-0099/2005 – 2005/0043(COD))
Federführender Ausschuss	ITRE
Mitberatender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 27.4.2005
Verstärkte Zusammenarbeit	nein
Verfasser der Stellungnahme Datum der Benennung	Jaromír Kohlíček 18.4.2005
Prüfung im Ausschuss	12.9.2005 10.10.2005
Datum der Annahme der Änderungsanträge	10.10.2005
Ergebnis der Schlussabstimmung	Ja-Stimmen: 39 Nein-Stimmen: 0 Enthaltungen: 3
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Arūnas Degutis, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Renate Sommer, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Markus Ferber, Sepp Kusstatscher, Pier Antonio Panzeri, Zita Pleštinská, Hannu Takkula
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	