



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr*

---

**2010/2211(INI)**

26.1.2011

# STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

für den Sonderausschuss zu den politischen Herausforderungen und den Haushaltsmitteln für eine nachhaltige Europäische Union nach 2013

zu den politischen Herausforderungen und den Haushaltsmitteln für eine nachhaltige Europäische Union nach 2013  
(2010/2211(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Brian Simpson

PA\_NonLeg

## VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Sonderausschuss zu den politischen Herausforderungen und den Haushaltsmitteln für eine nachhaltige Europäische Union nach 2013, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

### Einleitung

1. erinnert daran, dass der Verkehr den wirtschaftlichen und sozialen Aktivitäten in Europa zugrunde liegt, dass der Verkehrssektor 4,6 % des BIP der Europäischen Union ausmacht und 9,2 Millionen Menschen beschäftigt und dass dieser Sektor, der die Kommunikation zwischen den Menschen und den Gemeinschaften ermöglicht und jenes Netz bereitstellt, das Wachstum im innereuropäischen Handel und im weiteren Verlauf die Vollendung des Binnenmarkts ermöglicht, im Hinblick auf seinen potenziellen Beitrag zur Gewährleistung des sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalts, zur Förderung der Beschäftigung und des Handels sowie zur Förderung des Fremdenverkehrs und nicht zuletzt im Hinblick auf den Beitrag eines effizienten und sicheren Verkehrssystems zur Verringerung der Unfälle, der Schadstoffausstöße und der Abhängigkeit vom Erdöl, der Luftverschmutzung und der überfüllten Verkehrswege von ganz erheblicher Bedeutung ist;
2. verweist auf die Bedeutung des Verkehrssektors für die europäische Industriepolitik, sowohl im Hinblick auf seinen Anteil am Bruttoinlandsprodukt als auch seine Bedeutung für die Arbeitsplätze; ist der Auffassung, dass die Europäische Union außerdem eine industrielle Führungsrolle im Bereich der Verkehrstechnologie (Raumfahrtindustrie, Hochgeschwindigkeitszüge, intelligente Verkehrssysteme, fortgeschrittene Kontrollsysteme, Sicherheit und Interoperabilität, ERTMS, SESAR, Bau von sicheren und nachhaltigen Infrastrukturen etc.) innehat, weshalb sich die Europäische Union mit einem Finanzrahmen ausstatten muss, der es gestattet, ihre Führungsposition in diesem Industriesektor zu wahren und zu stärken; ist der Auffassung, dass der nächste Finanzzeitraum eine Gelegenheit sein muss, um zu erreichen, dass der europäische Sektor seine Führungsrolle im Bereich der grünen, sicheren und intelligenten Technologien konsolidiert, die mehr Wirtschaftsentwicklung und einen größeren wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt bewirken;
3. hält es für erwiesen, dass vom Standpunkt der politischen Herausforderungen und der Haushaltsmittel für die Zeit nach 2013 aus gesehen nahezu alle von der EU genannten Ziele, entweder im Rahmen einer Strategie Europa 2020 oder in anderen Kontexten zum Ausdruck gebracht, von einem effizienten, nachhaltigen und umweltgerechten sowie zugänglichen Verkehrssektor abhängen;
4. verweist darauf, dass die Dimension der Strategie Europa 2020 auf ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum mithilfe einer Schwerpunktsetzung in den Bereichen Wissen und Innovation, mithilfe einer Energieeffizienz, die fähig ist, eine ökologisch ausgerichtete und zugleich wettbewerbsfähige Wirtschaft zu verwirklichen, sowie mithilfe der Förderung eines territorialen und sozialen Zusammenhalts als transversale Leitlinien, die eine direkte Schwerpunktsetzung im Bereich des Verkehrs

und des Fremdenverkehrs bedingen, abzielt;

5. besteht darauf, dass vor allem unter dem Aspekt der finanzpolitischen Effizienz Haushaltsausgaben der EU im Bereich der Verkehrspolitik unbedingt die Gewähr eines echten Mehrwerts bieten müssen; weist darauf hin, dass zwar Doppelausführungen oder Verlagerungen von Investitionen und Ausgaben, die besser auf nationaler und regionaler Ebene erfolgen sollten, vermieden werden müssen, dass aber die sich bietenden Möglichkeiten zur Förderung eines nachhaltigen Wachstums, wie sie nur mit dem zusätzlichen Nutzen der Ausgaben der EU im Verkehrsbereich auf nationaler, regionaler und grenzüberschreitender Ebene möglich sind, auf keinen Fall versäumt werden dürfen;
6. betont die zentrale Rolle der Agenturen bei der Integration der Verkehrssysteme in Bezug auf Sicherheit, Interoperabilität und Funktionalität; bekundet seine Besorgnis angesichts der wachsenden Kluft zwischen ihren Zuständigkeiten und den ihnen zugewiesenen Haushaltsmitteln;
7. teilt die Auffassung der Kommission, dass grenzüberschreitende Infrastrukturen zu den besten Beispielen gehören, wie die EU Lücken ausfüllen und bessere Werteergebnisse herbeiführen kann; vertritt die Auffassung, dass eine gezielte finanzielle Unterstützung auf Unionsebene dazu beitragen kann, andere wichtige Projekte zügig anzustoßen, die vielfach über ein beträchtliches längerfristiges Geschäftspotenzial verfügen; stellt ferner fest, dass die Länder nunmehr umfangreiche und ehrgeizige Investitionen in Strukturen vornehmen, dass die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit bedeutet, dass Europa ein besonders energisches strategisches Interesse an leistungsstarken Infrastrukturen hat, um damit die Grundlagen für ein langfristiges Wirtschaftswachstum zu legen, und dass das Ergebnis in einem zentralen europäischen Verkehrsnetz bestehen sollte, das einen energieeffizienteren Verkehrssektor gewährleisten sollte, der auch eine Verlegung der Beförderung von Waren und Personen auf nachhaltigere und zugänglichere Verkehrsarten umfassen könnte; weist darauf hin, dass eine entsprechende Unterstützung auf Kernprioritäten ausgerichtet sein muss, nämlich die Beseitigung von Engpässen auf strategisch wichtigen transeuropäischen Verkehrsachsen, die Förderung einer Ausweitung dieser Achsen sowie den Aufbau grenzüberschreitender und verkehrsartenübergreifender Verbindungen;
8. ersucht die Kommission und die Mitgliedstaaten angesichts der Vorteile, die die Schifffahrt im Rahmen des europäischen Fluss- und Kanalnetzes bietet, sowie der Tatsache, dass die EU über mehr als 37 000 km Binnenschifffahrtsstraßen verfügt, die Hunderte von Städten und Industrieregionen miteinander verbinden und die sich über 20 der 27 Mitgliedstaaten erstrecken, die Entwicklung einer integrierten Politik der EU für Binnenwasserstraßen in Erwägung zu ziehen und diese angemessen mit Fördermitteln aus den Haushalten der EU und der Mitgliedstaaten zu unterstützen;
9. weist nachdrücklich darauf hin, dass angesichts des Beschäftigungspotenzials, das umwelteffiziente Verkehrssysteme bieten, die Entwicklung der Infrastruktur, die für Elektrofahrzeuge und deren Integration in ein gesamteuropäisches intelligentes Energienetz, mit dem auch aus erneuerbaren Energiequellen vor Ort erzeugte Energie genutzt werden kann, erforderlich ist, durch Strategien und Finanzinstrumente der Union gefördert werden muss;

## Transeuropäische Netze

10. weist insbesondere auf den Mehrwert des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) hin, dessen vorrangige Projekte allesamt grenzüberschreitenden Charakter haben und dessen zusätzlicher Nutzen besonders deutlich wird im Rahmen der Entwicklung effizienter, multimodaler und umfassender EU-Verkehrsnetze und bei der Behebung des Problems der mangelnden Zugänglichkeit und der geringen Interoperabilität zwischen einzelnen Teilen der EU einschließlich der Anbindung des Hinterlands an die Häfen, bei den grenzüberschreitenden Abschnitten von Projekten und bei der Hebelwirkung, die von EU-Investitionen im Zuge der Förderung der privaten und öffentlichen Finanzierung strategisch wichtiger Projekte ausgeht;
11. erinnert daran, dass der Finanzbedarf für den Zeitraum 1996–2020 bei den TEN-V auf 900 Mrd. € geschätzt wird, wovon 500 Mrd. € noch finanziert werden müssen, und bei den 30 derzeitigen vorrangigen TEN-V-Projekten auf 395 Mrd. €, von denen 270 Mrd. € noch finanziert werden müssen;
12. weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass für die vorrangigen TEN-T-Projekte mit Ausnahme von Galileo eine Gesamtausgabe der EU in Höhe von 47,4 Mrd. € (30,8 %) zu Investitionen in Höhe von 106,6 Mrd. € aus anderen Quellen für dieselben Projekte für den Zeitraum der derzeitigen finanziellen Vorausschau führt, und dass die entsprechenden Zahlen für das TEN-T-Netz insgesamt 105 Mrd. € (27 %) und 285 Mrd. € (73 %) betragen;
13. erinnert daran, dass die wichtigsten Beitragszahler zum TEN-V die Mitgliedstaaten, die Regionen und die Union sind, die Union durch den TEN-V-Haushalt und durch den Kohäsions- und Strukturfonds, dass in der laufenden Haushaltsperiode (2007–2013) 15 % der für den Abschluss der in diesem Zeitrahmen fälligen Arbeiten aus anderen Mitteln bestritten werden und dass in Anbetracht der Tatsache, dass die Kosten für die Durchführung umfangreicher Infrastrukturprojekte vermutlich steigen werden, der für Verkehrsinvestitionen im Mehrjährigen Finanzrahmen für die Zeit nach 2014 verfügbare Gesamtbetrag für die Umsetzung der TEN-V einen kritischen Wert erreichen wird;
14. weist insbesondere darauf hin, dass im Zusammenhang mit der Strategie Europa 2020, die auf ein vernünftiges, nachhaltiges und inklusives Wachstum ausgerichtet ist, auch Bestimmungen über TEN-T vorgesehen sind:
  - *Mobilisierung der EU-Finanzinstrumente (unter anderem TEN) als Teil einer stichhaltigen Finanzierungsstrategie, bei der Finanzierungen durch die EU mit öffentlichen und privaten Finanzierungen auf nationaler Ebene zusammengelegt werden,*
  - *Beschleunigung der Einführung strategischer Projekte mit hohem europäischem Mehrwert zur Beseitigung von Engpässen, insbesondere in Bezug auf grenzüberschreitende Abschnitte und intermodale Drehkreuze (Städte, Häfen, logistische Plattformen);*
15. fordert deshalb eine Anhebung der Gesamtmittel sowie eine verstärkte Koordination zwischen den für TEN-V zur Verfügung stehenden Mitteln und den Kohäsionsmitteln für Verkehrsprojekte (derzeit 23,7 % der Kohäsionsmittel), dass die Bereitstellung dieses Betrags aus dem Kohäsionsfonds von der Beachtung der allgemeinen Grundsätze der

europäischen Verkehrspolitik abhängig gemacht wird und dass eine TEN-V-Finanzierung von einer Konzentration nationaler Finanzierungen sowie einer systematischen Anwendung der in der Richtlinie 2008/96/EG enthaltenen Instrumente auf das TEN-V-Kernnetz und die entsprechenden allgemeinen Netze abhängig gemacht wird;

16. ruft dazu auf, weitere Finanzierungsinstrumente für die TEN-V zu entwickeln, insbesondere durch die Zuweisung von Eigenmitteln aus Verkehrstätigkeiten (earmarking), die Nutzung der EIB-eigenen Instrumente und die Optimierung der PPP-Mechanismen sowie der Beihilfen für das spezifische Ingenieurwesen;
17. weist darauf hin, dass die Einnahmen aus der Internalisierung der externen Kosten insbesondere für Mobilität zugewiesen werden sollten, um dadurch öffentlich-private Partnerschaften unter anderem in Verkehrsvorhaben zu erleichtern;
18. betont, dass die Finanzierung von Verkehrsvorhaben aus dem Kohäsionsfonds im Rahmen der neuen Finanziellen Vorausschau fortgesetzt werden sollte, wobei sich die Mitgliedstaaten unmissverständlich dazu verpflichten sollten, die Verkehrsvorhaben mitzufinanzieren und umzusetzen; betont insbesondere, dass die Kohäsionspolitik für Länder, die nach Konvergenzkriterien suchen, von grundlegender Bedeutung bleibt und dass eine erfolgreiche Umsetzung von Verkehrsvorhaben in diesen Ländern in hohem Maße von der Verfügbarkeit des Kohäsionsfonds abhängt;
19. weist darauf hin, dass lediglich ein halbes Prozent des TEN-V-Haushalts für den Zeitraum 2007–2013 bislang nicht gebunden wurde, betont jedoch nachdrücklich, dass die Finanzierungsverpflichtung der EU in Bezug auf jene Projekte, bei denen keine Fortschritte zu verzeichnen sind, weil die erforderliche Finanzierung aus den nationalen Haushalten nicht vor 2015 erfolgen wird, nicht unbegrenzt weiterbestehen kann;

### **Marco Polo**

20. erinnert daran, dass das Programm Marco Polo auf freie europäische Straßen bei einem jährlichen Aufkommen von 20 Milliarden Tonnen-Kilometern Fracht abzielt, dem Äquivalent von mehr als 700 000 Lastwagen, die ein Jahr lang zwischen Paris und Berlin hin- und herfahren, und zwar durch eine Verlagerung des Frachtverkehrs auf andere Verkehrsarten; verweist auf die Bedeutung des Programms für einen Übergang hin zu einer umweltverträglichen Wirtschaft, der erhebliche und sorgfältig koordinierte Finanzierungen erforderlich machen wird; erinnert ferner daran, dass in einem Planungshaushalt für den Zeitraum 2007-2013 in Höhe von 450 Millionen € für jeden ausgegebenen Euro gesellschaftliche und umweltliche Vorteile im Gegenwert von etwa 10 € generiert werden und dass es auf der Ebene der Mitgliedstaaten kein Programm gibt, das mit dem Programm Marco Polo unmittelbar vergleichbar wäre;
21. empfiehlt die Auslotung der Möglichkeit zur Einführung von Lohngarantien als Instrument im Programm Marco Polo;
22. weist darauf hin, dass die vom Parlament im Jahre 2009 angenommene Verordnung Marco Polo II darauf ausgerichtet ist, dass kleine und mittlere Unternehmen einen leichteren Zugang zu den Mitteln des Programms erhalten und dass die Finanzierungskriterien an die Marktbedingungen angepasst wurden;

## *Galileo*

23. besteht darauf, dass es sich bei Galileo um ein Projekt handelt, das für die Europäische Union von großer strategischer Bedeutung ist, vor allem im Hinblick auf die Verpflichtung zur Investition in ähnliche Systeme aus den nationalen Militärhaushalten anderer Volkswirtschaften wie China, Indien und Russland, und dass ein Szenarium, bei dem die europäische Wirtschaft nicht in der Lage ist, die durch ein Europa mit seinem eigenen Satelliten-Navigationssystem gebotenen Vorteile aufgrund der zahlreichen wirtschaftlichen, umweltlichen, innovativen, forschungsspezifischen und beschäftigungspolitischen Möglichkeiten zu nutzen, nicht wünschenswert erscheint; vertritt ferner die Auffassung, dass die Verringerung oder Einstellung einer Dienstleistung mit den damit verbundenen potenziellen Störungen für die Wirtschaft, das Bankwesen, das Verkehrswesen, die Luftfahrt, das Kommunikationswesen usw., um nur diese zu nennen, äußerst kostenintensiv wäre (hinsichtlich der Einnahmen für die Wirtschaft, der Straßenverkehrssicherheit usw.); erinnert daran, dass die Haushaltsbehörde diese Tatsache anerkannt hat, als sie die Obergrenze für Rubrik 1a im Rahmen der derzeitigen Finanziellen Vorausschau im Hinblick auf fortgesetzte Investitionen in das Programm Galileo anhob;
24. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, eine grundlegende Anhebung der Mittel für angewandte GNSS-Forschung zu prüfen, um der europäischen Industrie, den KMU und allen Beteiligten eine Möglichkeit zu bieten, ihren Ausschöpfungsgrad auf dem weltweiten GNSS-Markt zu erhöhen und die Unabhängigkeit der Union in einem Bereich zu gewährleisten, auf den sich mehr als 6 % des gesamten BIP der Union stützen;
25. weist darauf hin, dass die Entwicklung und praktische Anwendung intelligenter Beförderungssysteme und weltweiter Satelliten-Navigationssysteme zu den großen Pluspunkten des Programms Galileo gehören werden;
26. besteht darauf, dass es angesichts der langen Laufzeiten von Projekten wie Galileo oder Einheitlicher Europäischer Luftraum mit seiner technischen Komponente SESAR und den für diese Programme bereits zur Verfügung gestellten Kapitalinvestitionen erforderlich ist, über ausreichende und einheitliche finanzielle Zusagen über mehrere finanzielle Planungszeiträume hinweg zu verfügen, um eine erfolgreiche Umsetzung der Programme und nachgeordnete Vorteile sicherzustellen und um insbesondere die Einführung von SESAR als eine Voraussetzung für die vollständige Vollendung des Einheitlichen Europäischen Luftraums zu gewährleisten;
27. stellt fest, dass die beschleunigte Umsetzung des Projekts Einheitlicher Europäischer Luftraum und insbesondere der Einsatz der technischen Komponente SESAR, der ab 2014 erfolgen soll, als wesentliche Priorität für die Verwirklichung eines effizienten und nachhaltigen Luftverkehrssystems in Europa festgelegt wurden und dass das Projekt SESAR eine Halbierung der Kosten der Luftfahrtüberwachung, zehnfach verbesserte Sicherheitsaufzeichnungen und eine Senkung der Umweltauswirkungen um 10 % je Flug ermöglichen wird;

## *ERTMS*

28. unterstreicht die Bedeutung des Projekts ERTMS für die Interoperabilität der

Eisenbahnen und für die Verwirklichung eines intermodalen Wechsels der Verkehrsträger; ist der Auffassung, dass bei der Entwicklung von ERTMS in letzter Zeit die Folgen der wirtschaftlichen Rezession zu spüren waren, was den Rhythmus und das Volumen der öffentlichen Investitionen betrifft, wobei dies auch für viele andere Projekte in den Bereichen der Verkehrsinfrastrukturen gilt; erkennt die Dimension und den europäischen Zusatznutzen des Vorhabens an, weshalb es beantragt, dass die EU dem Vorhaben ERTMS insbesondere auf den grenzüberschreitenden Strecken bei der Zuweisung von Haushaltsmitteln in den nächsten Jahren Vorrang einräumt;

### **Meerespolitik**

29. vertritt die Auffassung, dass die Integrierte Meerespolitik so fortgesetzt und gelenkt werden muss, dass sie die Herausforderungen aufgreift, denen sich die Küstengebiete und Meeresbecken gegenübersehen, und ein umweltgerechtes Wachstum sowie eine nachhaltige Meereswirtschaft nach Maßgabe der Strategie Europa 2020 unterstützt; besteht darauf, dass für diese Politik angemessene Haushaltsmittel bereitgestellt werden;

### **Neue Finanzierungsinstrumente**

30. ruft dazu auf, neue Finanzierungsinstrumente zu entwickeln, sowohl mit Hilfe einer Überarbeitung der Politik der Europäischen Investitionsbank im Sinne einer verstärkten Bereitstellung von Krediten für innovative Verkehrsprojekte als auch durch die Verwendung der Einnahmen aus der Besteuerung von Lastkraftwagen und der Versteigerung von CO<sub>2</sub>-Emissionsquoten in der Luftfahrt, um gemeinsame Projekte zu finanzieren, mit denen die Umweltauswirkungen der betroffenen Verkehrsarten verringert werden sollen;

### **Fremdenverkehr**

31. erinnert an die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die europäische Wirtschaft, für das natürliche und kulturelle Erbe Europas sowie für bestimmte Länder und Regionen, in denen der Fremdenverkehr eine der wichtigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Stützen darstellt; weist auf die Bedeutung der neuen Bestimmung über den Fremdenverkehr hin, wie sie neuerdings im Vertrag von Lissabon enthalten ist und mit der dem Parlament erstmals Gesetzgebungsbefugnisse im Bereich des Fremdenverkehrs eingeräumt werden, sowie auf die Notwendigkeit, diese Befugnisse wahrzunehmen, um für mehr Wettbewerbsfähigkeit im Fremdenverkehr zu sorgen; wiederholt seine Bedenken, dass keine Haushaltslinie zur Unterstützung des Ausbaus des Fremdenverkehrs eingerichtet worden ist, um diese neue Herausforderung widerzuspiegeln, und besteht darauf, dass in Zukunft ein angemessenes Niveau an EU-Unterstützung für den Fremdenverkehr bereitgestellt werden muss durch die Schaffung einer spezifischen Haushaltslinie für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung, das Industrieerbe sowie den Schutz des natürlichen und des kulturellen Erbes, gegebenenfalls flankiert durch den Strukturfonds oder andere Fonds.



## ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	25.1.2011
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+:           36 -:            0 0:            3
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hella Ranner, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	Philip Bradbourn, Spyros Danellis, Anne E. Jensen, Petra Kammerevert, Guido Milana, Dominique Riquet, Peter van Dalen, Janusz Władysław Zemke